

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO

FRANCESCO MATTESINI

e

MARIO CERMELLI

LE DIRETTIVE TECNICO-OPERATIVE
DI SUPERAEREO

VOLUME PRIMO
II TOMO

Aprile 1940 - Dicembre 1941

**STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO**

**FRANCESCO MATTESINI
e
MARIO CERMELLI**

**LE DIRETTIVE TECNICO-OPERATIVE
DI SUPERAEREO**

**VOLUME PRIMO
II TOMO**

Aprile 1940 - Dicembre 1941

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAREO**

Ufficio 1 B

Prot. N. 1 B-166

Segreto

P.M. Ae.10, 4 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Provenienti operativi.*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA

POSTA MILITARE Ae 5

Con l'arrivo del Corpo Aereo Tedesco in Italia, e dopo che questi avrà cominciato ad agire, è da attendersi da parte del nemico una più vivace reazione, che potrebbe manifestarsi anche con attacchi sulle città.

È probabile, infatti, che l'aviazione inglese voglia tentare sull'Italia, con il presupposto di una maggiore facilità, quelle azioni di ritorsione che non ha potuto finora effettuare in larga scala sulla Germania.

In vista di tale eventualità, che sarà bene segnalare anche agli organi locali della difesa del territorio, è necessario intensificare e perfezionare il sistema difensivo della Sicilia, con una maggiore vigilanza sulle rotte di provenienza del nemico e con tempestivi interventi delle forze da caccia e da bombardamento.

Codesto Comando, oltre agli accordi di dettaglio che prenderà con il C.A.T., dovrà provvedere ad impiegare i Reparti a sua disposizione secondo i concetti che seguono:

1) potenziare al massimo le possibilità di intercettazione da parte dei velivoli da caccia dislocati a Pantelleria, in base a quanto è già stato disposto con il foglio E-15710 del Superaereo, in data 31 dicembre u.s.

2) Mantenere in permanenza, durante le ore diurne, pattuglie da Caccia pronte su allarme.

3) Organizzare, dove possibile, la caccia notturna, sulla scorta delle direttive emanate con foglio C-15572 del Superaereo, in data 14 ottobre 1940.

4) Disporre per un intervento immediato del bombardamento sugli aeroporti di Malta in caso di intercettazioni r.t. notturne, trasmesse da Superaereo o da Marina Messina. Si consiglia in tale caso, l'impiego di

velivoli isolati con carico, in prevalenza, di bombe incendiarie ed a ritardo (4.R.).

Quando le condizioni di luce siano favorevoli, possono essere effettuate di notte anche missioni offensive con velivoli da caccia in mitragliamento.

Codesto Comando è incaricato di segnalare urgentemente al Superaereo le difficoltà e deficienze, che eventualmente si presentino nella attuazione delle disposizioni sopra riportate.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE

Ufficio Operazioni Sez. 3^a

N. 6146/0p. di prot.
Segreto

5 febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Collaborazione fra la difesa c.a. e reparti da caccia.*

ALL'ECCELLENZA PRICOLO

La commissione a suo tempo nominata per una più stretta collaborazione fra aviazione da caccia e difesa contraerei, della quale facevano parte membri dello Stato Maggiore della R. Aeronautica e della Difesa Territoriale, concluse i propri lavori, com'è noto all'E.V., affermando che «la soluzione poteva essere determinata da un provvedimento inteso a lasciare libertà d'azione ai mezzi attivi della difesa c.a. in relazione alle caratteristiche balistiche delle rispettive armi ed a predisporre l'impiego della caccia nella zona periferica immediatamente esterna al limite di gittata massima delle artiglierie c.a.».

Lo S.M. per la Difesa del Territorio afferma che, sebbene tale principio venisse concordemente accettato, nella sua applicazione pratica, per il comprensibile desiderio di spingere senza alcuna rinuncia le possibilità dei distinti mezzi, è stata riscontrata un'azione slegata e quindi inefficace.

Lo S.M. per la Difesa del Territorio fa presente l'impossibilità di compartimentare il cielo delle località da difendere in settori di rispettiva azione delle due Armi, data la velocità odierna degli apparecchi e la conseguente necessità di spazio per la manovra, e propone che l'aviazione da caccia venga immediatamente impiegata a conveniente distanza dalla località da difendere sulle rotte d'incursione del nemico.

Il citato Ente rappresenta inoltre, come all'atto pratico la collaborazione aerea nelle azioni notturne non abbia trovata soluzione adeguata per deficienza principalmente dei mezzi di segnalazione e per l'impossibilità da parte degli apparecchi di ascolto di distinguere i velivoli nazionali da quelli nemici.

Vi prego Eccellenza di esaminare la questione esprimendomi i Vostri punti di vista, in relazione anche a quanto praticato in Germania ed al-

trove.

Qualora la ricerca di una stretta cooperazione con l'ausilio intensificato del collegamento radio tra aerei in volo, comandi dei Reparti aerei e batterie della difesa, non sia possibile dimostrandosi definitivamente incompatibilità dei mezzi nella stessa zona, ritengo che la soluzione dovrà ricercarsi ripartendo nettamente le zone di combattimento aereo da quelle di azione delle artiglierie e suddividendo gli obiettivi da difendersi dalla sola caccia da quelli la cui difesa dovrà affidarsi alle sole batterie.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE

F/to Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/58

Segreto

P.M. Ae.10, 4 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Difesa aerea - Intervento dell'aviazione da caccia.*

AL COMANDO 4a Z.A.T.	P.M. Ae. 4
e, per conoscenza:	
AL COMANDO 1a SQUADRA AEREA	P.M. Ae. 1
AL COMANDO 2a SQUADRA AEREA	P.M. Ae. 2
AL COMANDO 3a SQUADRA AEREA	P.M. Ae. 3
AL COMANDO 5a SQUADRA AEREA	P.M. Ae. 7
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	P.M. Ae. 5
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	P.M. Ae. 6
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	P.M. Ae. 9
AL COMANDO DELLE FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	P.M. Ae. 8

Dalla relazione circa l'incursione aerea su Napoli del giorno 24 dicembre u.s., di cui al N. OPM/5543 del 26 dello stesso mese di codesto Comando risulta che il reparto da caccia in servizio su allarme dislocato sull'aeroporto di Napoli — Capodichino, pur avendo rilevato nel cielo della città la presenza di un aeroplano nemico, prima di levarsi in volo ha atteso il segnale d'allarme, lanciato dal locale comando Dicat.

Il reparto è poi partito con la massima celerità, ma ha perduto un tempo prezioso che avrebbe potuto offrire la possibilità di attaccare il velivolo nemico.

Si coglie pertanto l'occasione per chiarire che i reparti da caccia in servizio su allarme, debbono intervenire non appena, a giudizio del comandante, si manifestano favorevoli circostanze per un proficuo intervento. Non è perciò necessario attendere il segnale di allarme o la richiesta d'intervento da parte del comando Dicat.

Quanto sopra risulta anche dalla giusta interpretazione dell'art. 6 — cap. VI — della pubblicazione A.53/S

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

SUPERMARINA

Prot. N. 228/S.
Segreto

5 Gennaio 1941-XIX

ARGOMENTO: Protezione del cielo della Piazza di Taranto da parte dell'aviazione da caccia.

AL SUPERAEREO

In seguito alla constatazione che l'esplorazione aerea nemica sul cielo della Piazza di Taranto è stata in passato generalmente effettuata tra le ore 12.00 e le ore 13.00, dietro richiesta del Comando in Capo del Dipartimento Marittimo il Comando della IV Z.A.T. ha disposto di mantenere un velivolo in crociera di protezione ogni giorno dalle ore 10,30 alle ore 13,30.

Si è verificato però che, dopo il 15 dicembre, per ben tre volte e sempre all'ora prevista, apparecchi inglesi hanno sorvolato il cielo di Taranto a quota non elevata e solo una volta un nostro velivolo da caccia ha avvisato ed inseguito il nemico.

Poichè è della massima importanza di impedire che la ricognizione aerea nemica possa controllare la dislocazione delle nostre unità navali si prega di voler disporre che il Comando di G.U. aerea competente prenda in esame la questione della vigilanza aerea nel cielo di Taranto, per stabilire, d'accordo con il Comando in Capo del Dipartimento, l'entità delle crociere occorrenti e le modalità per rendere le crociere stesse della massima efficacia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Arturo Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/293

Segreto

P.M. Ae. 10, 12 Gennaio 1941-XVIII

Risposta al foglio data 5-1-1941/XIX
N. 228/S.

OGGETTO: *Crociera per la difesa aerea della Piazza M.M. di Taranto.*

AL SUPERMARINA

In risposta al foglio segnato a margine si comunica che questo Superaereo ha già dato disposizioni al Comando della IV Squadra Aerea perchè in questi giorni siano effettuate crociere di vigilanza per la difesa della Piazza M.M. di Taranto.

Si fa però presente che tali crociere non possono essere effettuate in continuità, perchè comportano un sensibile logorio del materiale e del personale, che non può essere sopportato nelle contingenze attuali.

Sarà pertanto provveduto ad effettuare il servizio in oggetto nei periodi in cui è da ritenersi probabile l'effettuazione di ricognizioni nemiche su Taranto, in relazione ai movimenti della flotta e delle navi portaerei inglesi.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/151

P.M. Ae. 10, 8 Gennaio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Difesa aerea — Segnalazioni r.t.f. agli aerei in volo (Sardegna).*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA

P M. Ae. 6

In considerazione che l'esperienza finora conseguita durante numerose incursioni aeree sulla Sardegna ha dimostrato l'insufficienza dell'attuale organizzazione dei posti di segnalazione, questo S.M. ritiene che debba essere subito attuato il collegamento r.t.f. fra comandi a terra e caccia in volo (servizio «F») per la difesa della località di Cagliari.

Si interessa quindi codesto Comando perchè, con i mezzi attualmente a disposizione, studi e realizzi il predetto servizio «F», tenendo presenti i concetti appresso indicati.

Qualora non sia possibile disporre di un osservatorio particolarmente adatto allo scopo, la stazione r.t.f. trasmettente (R.T. 800) potrà essere sistemata nell'aeroporto sede dei reparti da caccia.

Le informazioni comunicate agli aerei non dovranno limitarsi a quelle derivanti dall'osservazione diretta del cielo della stazione trasmettente. Poichè gli aerei in volo possano trarre il maggior vantaggio dal servizio «F», occorre poter comunicare ad essi anche le notizie relative alle fasi di avvicinamento e di allontanamento del nemico, che sono le fasi maggiormente interessanti l'impiego della caccia per la condotta delle azioni.

Tali fasi si sviluppano fuori dell'obiettivo a distanza di parecchi Km, e quindi fuori del campo visivo dell'osservatore posto al servizio della stazione r. t. trasmettente.

Sarà quindi necessario allargare il campo di osservazione connesso all'impiego della stazione r.t. in parola. A tale scopo lo S.M. della R. Marina ha già impartite disposizioni al Comando Marina La Maddalena perchè, d'intesa con codesto Comando, studi l'istituzione di nuovi p.s. nell'interno dell'isola.

È però da tener presente che per segnalare ai caccia in volo le notizie sul nemico, può anche farsi riferimento alle comunicazioni eventualmente fatte dai p.a., sempre che il Comando Dicat le trasmetta tempestivamente alla stazione ricevente r.t.f.

Dovrà essere cura dell'Ufficiale di collegamento assegnato al comando Dicat di far sì che le predette segnalazioni siano fatte con la massima rapidità.

Si rappresenta che le segnalazioni dei p.a. acquistano particolare importanza per il caso di Cagliari, perchè lo S.M. della R. Marina ha fatto presente che si incontreranno difficoltà per collegare i nuovi p.s. col comando Dicat.

Il personale addetto alle trasmissioni deve essere in ogni modo informato della situazione relativa ad una ampia zona di cielo intorno all'obiettivo che dovrà corrispondere all'incirca con il campo di attività della caccia.

Al servizio della stazione trasmittente dovranno essere preposti ufficiali subalterni particolarmente adatti.

Si informa codesto Comando che anche nelle prove recentemente effettuate si sono ottenuti risultati oltremodo soddisfacenti: è stato possibile comunicare con gli aerei in volo fino a 400 Km. di distanza.

Inoltre si comunica che per migliorare le trasmissioni r.t.f. l'Ufficio Centrale delle Telecomunicazioni provvederà quanto prima a sostituire, nella stazione R.T. 800, il microfono S.A.F.A.R. con il microfono «Velotron» munito di preamplificatore I.R.I.

Segnalare a questo S.M. le eventuali difficoltà che non potranno essere superate da codesto Comando.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

2° Reparto
1a Div. Ordinamento

Prot. N. 2/151
Segreto

P.M. Ae 10, 6 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Norme di massima per il funzionamento degli Aeroporti sede di Reparti Aerei Germanici.*

A TUTTI GLI ENTI GENERALI
A TUTTI I COMANDI DI SQUADRA AEREA
A TUTTI I COMANDI DI Z.A.T.
A TUTTI I REPARTI DI AERONAUTICA
AI COMANDI SUPERIORI DI AVIAZIONE PER IL R.E. E PER LA R.M.

Sugli Aeroporti destinati a sede di Reparti Aerei Germanici il Comando dell'Aeroporto è retto da un Ufficiale Superiore dell'A.A.r.n. destinato esclusivamente a tale incarico.

— Egli disimpegna di massima le attribuzioni stabilite dai regolamenti vigenti in Italia per i Comandanti di Aeroporto Militare.

— Si avvale per l'espletamento delle sue funzioni dell'Ufficio Comando e del Reparto Servizi di Aeroporto.

In base agli accordi presi fra gli Stati Maggiori Germanico ed Italiano nei riguardi del particolare funzionamento degli Aeroporti sui quali hanno sede Reparti dell'Aviazione Germanica si stabilisce quanto appresso:

a) Il Comandante dell'Aeroporto:

— in base alle direttive ricevute dal Comando di Z.A.T. o di Aeronautica dal quale dipende provvede all'assegnazione degli alloggi, mense, cucine, magazzini, aviorimesse, ecc. necessari alla vita ed all'attività dei Reparti Germanici;

— provvede all'esecuzione di tutti i lavori di riparazione degli immobili e degli impianti vari anche se assegnati ai Reparti Germanici;

— vista i biglietti di permesso serale, valevoli nell'ambito del Presidio Aeronautico, rilasciati dai Comandi Tedeschi ai sottufficiali e militari di Truppa da essa dipendenti;

— rilascia gli scontrini rosa per viaggio richiesti dai Comandi Tedeschi;

b) Il Comandante Tedesco:

— emana le norme per la disciplina di volo sul campo e per le segnalazioni a terra, in accordo con i Comandanti dell'Aeroporto e dei Reparti Aerei Italiani che risiedono sull'Aeroporto stesso;

— provvede con il proprio personale e con i propri mezzi alla pulizia di tutti i manufatti e gli impianti assegnati ai Reparti Germanici;

— provvede con il proprio personale all'attività ed al funzionamento di tutti i servizi ed impianti assegnati in uso esclusivo delle forze aeree tedesche;

— richiede, di volta in volta, in caso di particolari circostanze, al Comandante dell'Aeroporto il personale italiano necessario per lavori di fatica, semprechè il personale dei Reparti Germanici risulti insufficiente alla bisogna;

c) il servizio di guardia viene effettuato a mezzo di personale italiano fatta eccezione per l'ingresso dell'Aeroporto in cui vi saranno due sentinelle (una italiana ed una tedesca, ciascuna con l'incarico di provvedere alla vigilanza dei propri connazionali) e le località dell'Aeroporto stesso di preminente interesse germanico in cui vi saranno esclusivamente sentinelle tedesche.

Pertanto il Comando Germanico provvederà a comandare per il servizio generale di Aeroporto, giornalmente un proprio servizio di guardia, in accordo col Comandante italiano di Aeroporto.

L'ispezione alle sentinelle, il cambio delle medesime, ecc. saranno sempre effettuati insieme dai due comandanti delle guardie, allo scopo di evitare incidenti; naturalmente ciascun comandante provvederà al relativo personale;

d) Al centralino telefonico sarà preposto possibilmente personale italiano conoscitore della lingua tedesca. Al centralino telefonico, eventualmente assegnato in uso esclusivo ai Reparti germanici, sarà preposto soltanto personale tedesco;

e) il Comando Tedesco e quello Italiano provvederanno indipendentemente per i servizi interni dei propri Reparti, secondo le regolamentazioni vigenti presso le rispettive forze aeree;

f) il Comandante Tedesco per le necessità dei propri Reparti relative ai servizi di Aeroporto rivolgerà le proprie richieste direttamente ed esclusivamente al Comando di Aeroporto a cui competono gli ordini esecutivi conseguenti;

g) l'orario di aeroporto sarà fissato dal Comando Tedesco in accordo con quello italiano;

h) tutte le segnalazioni — agli Aeroporti di provenienza o di destina

zione, ai Comandi Superiori ed alle autorità preposte alla difesa c.a. Italiana — dei movimenti relativi agli aerei Tedeschi saranno fatte dai Comandi di Aeroporto con le stesse norme vigenti per gli aeromobili nazionali;

f) le norme di cui sopra debbono considerarsi quali direttive di massima per quanto riguarda le relazioni del Comando di Aeroporto con i Comandi dei Reparti Aerei Tedeschi.

Pertanto ciascun Comandante Italiano o Germanico, farà presente ai propri Comandi superiori tutte quelle proposte ed osservazioni che reputerà utili per il miglioramento del servizio.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B2 - 22
Prot. N.1B/984
Segreto

14 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Operazioni del C.A.T. in Libia.*

AL COMANDO DELLA 5^a SQUADRA AEREA

BENGASI

Sono stati presi accordi con l'Ufficio Germanico di Collegamento presso questo Stato Maggiore per l'intervento del X° Corpo Aereo Tedesco nelle operazioni contro la flotta inglese, qualora questa — come previsto — prenda parte all'investimento della Piazza di Tobruch.

Tale intervento verrà regolato di massima secondo le modalità che seguono:

1° — i velivoli partiranno dalle basi della Sicilia, quando sarà segnalata la presenza di navi nemiche da parte di codesto Comando; come disposto con tele 1B/847 del Superaereo in data 13 corrente.

2° — L'azione dovrà essere scortata sul cielo dell'obiettivo dalla Caccia di codesta Squadra.

3° — Effettuata l'azione, i velivoli germanici potranno usufruire, come campo di appoggio, dell'Aeroporto di Benina per poi rientrare in sede.

La 5^a Squadra Aerea è incaricata di:

- a) provvedere per la più rapida segnalazione del passaggio dei velivoli germanici da Bengasi all'Aeroporto sede della Caccia;
- b) disporre la scorta nella massima misura possibile
- c) assicurare il rifornimento carburante (benzina 87 ottani — per l'olio sarà provveduto con trasporto in volo) ed ogni altra assistenza sull'Aeroporto di Benina.

Si prega codesto Comando di comunicare subito, a mezzo radio, l'Aeroporto sede della Caccia, sul quale i velivoli tedeschi dovranno dirigere dopo il passaggio su Bengasi.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to G. Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/985

Segreto

14 Gennaio 1941-XVIII

OGGETTO: Operazioni del C.A.T. in Libia.

ALL'UFFICIO GERMANICO DI COLLEGAMENTO

CON LO S.M. DELLA R. AERONAUTICA

SEDE

A seguito del foglio 1B/939 in data 14 corrente ed a chiarimento degli accordi verbali circa le operazioni del X Corpo Aereo Tedesco in Libia, si precisa quanto segue:

1° — i velivoli, effettuata l'azione, potranno usufruire, come campo di appoggio, dell'Aeroporto della Benina (Bengasi), dove troveranno il necessario rifornimento per rientrare in sede ed ogni assistenza in caso di sosta.

2° — Una volta ricevuta la segnalazione della presenza della flotta nemica nelle acque di Tobruch, il Comando del X Corpo Aereo Tedesco potrà di sua iniziativa decidere l'opportunità o meno dell'intervento e le relative modalità, in base alle condizioni metereologiche, allo stato di efficienza dei Reparti ed alla consistenza delle forze nemiche.

3° — Sono state date disposizioni alla 5^a Squadra Aerea perchè venga fornita la scorta della caccia sul cielo dell'obiettivo.

4° — Allo scopo di assicurare l'appuntamento in volo con la Caccia ed anche per garantire l'esattezza della navigazione nell'ultimo tratto — che in caso di rotta diretta si svolgerebbe parallelo alla costa — sarà bene che i velivoli germanici dirigano su Bengasi, richiedendo eventualmente l'assistenza del radiofaro; e da Bengasi sull'Aeroporto sede della Caccia, che sarà comunicato in tempo.

In tal modo Bengasi sarà in grado di precisare al Comando dell'Aeroporto della Caccia l'ora di arrivo dei velivoli germanici.

Sarà gradito un cenno di benessere da parte del X Corpo Aereo Tedesco.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/939

Segreto

14 Gennaio 1941-XVIII

OGGETTO: *Operazioni del C.A.T. in Libia.*

ALL'UFFICIO GERMANICO DI COLLEGAMENTO
CON LO S.M. DELLA R. AERONAUTICA

SEDE

Si ritiene che sia imminente l'investimento della Piazza di Tobruch e che analogamente a quanto avvenuto a Bardia, vi partecipino rilevanti forze navali.

È noto come la 5^a Squadra Aerea abbia subito recentemente delle gravissime perdite e come sia difficile per il momento trasferire in Libia altri Reparti, sino a che non sarà completata la sistemazione delle nuove basi.

In tali condizioni ed in vista degli importanti risultati ottenibili, sarebbe gradito che il C.A.T., come già previsto negli accordi preliminari, potesse intervenire con il massimo numero possibile di velivoli in base alle segnalazioni che sarebbero trasmesse a cura di Superaereo.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B
Prot. N. 1B/1771
Segreto

22 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Reparti aerei tedeschi operanti dalle basi della Cirenaica.*

ALL'UFFICIO GERMANICO DI COLLEGAMENTO PRESSO
LO STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

Secondo le notizie pervenute al Superaereo dalla 5^a Squadra si possono riassumere, come qui di seguito, le azioni effettuate dagli aerei del X C.A.T. nei giorni 16-17 corrente mese, in Cirenaica.

Prima del sorgere della luce del giorno 16, due Ju.88 — giunti senza regolare preavviso da parte dell'Aeroporto di Catania il giorno precedente a Benina, si disponevano a partire, per eseguire una ricognizione verso l'est, non meglio specificata al Comando aeronautico locale.

Secondo gli accordi intervenuti sul posto, i due velivoli avrebbero dovuto attendere per decollare che fosse spuntata la luce del giorno, ma improvvisamente uno di essi, mentre sembrava stesse riscaldando i motori, effettuava senz'altro la manovra per il decollo.

Senonchè, avendo preso una direzione di partenza non giusta rispetto a quella del forte vento che spirava, riusciva a decollare stentamente soltanto alla fine del campo senza poter evitare l'investimento, con il carrello ancora abbassato, di un velivolo S.79 decentrato ad alcune centinaia di metri oltre i limiti del campo.

Nell'urto lo Ju. 88 cappottava prendendo fuoco e comunicando l'incendio all'S.79 investito. Ambedue i velivoli andavano distrutti e, particolare molto doloroso, nell'incidente i valorosi componenti l'equipaggio tedesco, decedevano.

È risultato che all'altro velivolo Ju.88 partito successivamente per la ricognizione, mentre era in volo fu trasmesso un ordine di sospensione dell'azione.

Tale ordine, che portava la firma del Ten. Col. Capo di S.M. del C.A.T., *si presume di provenienza inglese*, in quanto il detto Ufficiale, allorchè la comunicazione fu intercettata, era presente a Benina e non aveva dato alcun ordine del genere al velivolo. È quindi da ritenere che

gli inglesi siano in possesso del cifrario germanico.

Nel pomeriggio dello stesso giorno 16 si trasferivano a Benina dall'Italia 9 He.111.

Nè il Comandante nè alcuno dei suoi Ufficiali mise al corrente il Comando della Squadra o dell'Aerolibia circa gli scopi della missione e le modalità con cui sarebbe stata effettuata.

Il giorno successivo, 17 gennaio, sulla indicazione di tempo favorevole nella zona di Alessandria — trasmessa da uno degli He.111, che era stato inviato in ricognizione — il Comandante germanico ordinava la partenza degli altri He.111, per quanto le condizioni atmosferiche fossero cattive, per forte vento e sollevamenti di sabbia.

Sono noti gli incidenti che si sono verificati in questo volo, a causa delle peggiorate condizioni atmosferiche, con la conseguenza di dolorose perdite umane e di danni materiali, che forse avrebbero potuto essere risparmiati se fossero stati presi maggiori contatti con i Comandi aeronautici locali, i quali potevano fornire tutti quei suggerimenti derivanti dalla lunga esperienza acquisita nel particolare e difficile ambiente del deserto.

Ho voluto rappresentare quanto sopra a codesto Ufficio di Collegamento, allo scopo di ottenere che la collaborazione tra l'Aeronautica del Reich e quella Italiana venga attutata, in ogni campo, in maniera sempre più intima e con il maggiore reciproco interesse.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B
Prot. N. 1B/1584
Segreto

23 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Modalità scambio notizie.*

ALL'UFFICIO GERMANICO DI COLLEGAMENTO
PRESSO LO STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

Allo scopo di facilitare e rendere tempestiva l'attività bellica del X Corpo Aereo Tedesco, si ritiene che lo scambio delle relative notizie possa essere organizzato secondo le modalità che seguono:

1° — *Dal Superaereo al C.A.T.:*

— direttive e informazioni —

Inoltre:

al «X C.A.T. tramite Ufficio Collegamento germanico» tranne casi urgenti in cui sarà adottata la trasmissione diretta al C.A.T., dandone contemporaneamente conoscenza all'Ufficio di Collegamento germanico.

Dal X C.A.T. al Superaereo:

— Risultati di singole azioni di esplorazione ed offensive.

— Riepilogo avvenimenti, giornaliero.

Inoltre:

a Superaereo e Comando Aeronautica Sicilia, dal «X C.A.T.», tramite Ufficio Collegamento C.A.T.-.

2° — Circa la diramazione delle notizie da fornire ai C.A.T.:

a) le informazioni di carattere navale o marittimo e quelle relative alla ricognizione marittima interessanti tutto il Mediterraneo, saranno fornite da Supermarina a Marina Messina che le inoltrerà la Comando X C.A.T.

Analoghe notizie saranno contemporaneamente trasmesse da Supermarina a Superaereo che provvederà a darne conoscenza all'Ufficio di Collegamento germanico.

b) Superaereo fornirà direttamente al C.A.T. e per conoscenza all'Ufficio di Collegamento germanico tutte le informazioni di sua com-

petenza.

3° — Circa la competenza a diramare al X C.A.T. le seguenti particolari notizie:

Da Superaereo a Marina Messina (per il X C.A.T.):

— Informazioni provenienti da Maristat, Ufficio Informazioni ed intercettazioni estere (compresi rilevamenti r.g. relativi ad unità navali ed aeree).

— Esplorazioni d'altura della r.m. previste in tutto il Mediterraneo per il giorno successivo ed eventuali varianti ordinate o autorizzate.

Da Marina Messina al C.A.T. (di sua iniziativa):

— Avvistamenti di navi effettuati dalle navi nazionali e da tutti gli aerei da r.m.

Da Superaereo al C.A.T.:

— Convogli nemici in Mar Rosso;

— Esplorazioni d'altura di tutte le Grandi Unità dipendenti (tranne Aeronautica Egeo e Libia) previste per il giorno successivo ed eventuali varianti ordinate o autorizzate;

— Avvistamenti di navi effettuati da tutti gli aerei di Armera operanti in Mediterraneo (tranne quello di Armera Sicilia) e da aerei civili;

— Informazioni provenienti dal S.I.A. non di fronte R. Marina.

Da Aeronautica Sicilia al C.A.T.:

— Avvistamenti di navi effettuati da aerei di Armera Sicilia.

Si comunica che, per quanto riguarda le notizie di carattere navale, sono già stati presi accordi di massima con Supermarina, in base a quanto sopra esposto.

Sarà gradito che codesto Ufficio Germanico di Collegamento dia il suo benestare.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Pricolo

SUPERMARINA

Prot. N. 1500

XXX, 23 Gennaio 1941 Anno XIX

Segreto - Riservato personale

ARGOMENTO: *Rifornimento delle Isole Italiane dell'Egeo.*

AL STAMAGE

e per conoscenza:

SUPERAEREO

Riferimento foglio 7/R.P. in data 14 gennaio. (omesso)

Non si ritiene possibile assicurare sulle attuali condizioni strategiche del Mediterraneo centro orientale i rifornimenti di benzina delle isole italiane dell'Egeo a mezzo di unità di commercio.

Nei mesi di novembre e di dicembre tre piroscafi veloci approfittarono delle lunghe notti invernali e salvaguardati nel limite del possibile da opportune ricognizioni aeree hanno portato dei rifornimenti in Egeo.

Si spera poter inviare ancora a Rodi due piroscafi nel periodo di luna nuova del mese in corso, ma saranno queste le ultime traversate che si effettueranno con piroscafi perchè l'accorciarsi delle notti, il traffico nemico sulla traversata Alessandria-Grecia in deciso aumento, ed il progressivo spostamento verso ponente delle basi navali britanniche del Mediterraneo Orientale non lasciano più sufficiente probabilità di riuscita a detti viaggi.

Dal mese di febbraio e fino a quando la durata delle notti e la situazione strategica del Mediterraneo lo permetteranno sarà effettuata mensilmente una traversata con la R.N. DIANA (velocità nodi 25) che modificata a questo scopo può trasportare 300 tonn. di merce, e con il R. Smg. PIETRO MICCA, anche esso opportunamente trasformato, per il trasporto di benzina.

Con questi due mezzi si spera nei prossimi mesi poter trasportare mensilmente in Egeo 400 tonn. di viveri e materiali e 100 tonn. di benzina.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Arturo Riccardi

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 3^a

Prot. N. 5751/Op.
Segreto

23 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Aviazione dell'Egeo.*

A ECC. RICCARDI - Capo di S.M della R. Marina
ECC. PRICOLO - Capo di S.M. della R. Aeronautica

Prego far conoscere se esiste la possibilità essenziale nei riguardi dei servizi e dei rifornimenti — di rinforzare l'aviazione dell'Egeo con unità aeree tedesche (Stuka).

Data da grande importanza di questa possibilità prego approfondire l'esame del problema con il preciso intento di pervenire alla sua soluzione.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B
Prot. N.1B/2044
Segreto

P.M. Ae. 10, 30 Gennaio 1941-XIX

Risposta al foglio data 23-1-41-XIX
N.5751/Op.

OGGETTO: *Aviazione dell'Egeo.*

ALL'ECCELLENZA GUZZONI - Sottocapo di Stato Maggiore Generale
e, per conoscenza:
ALL'ECCELLENZA RICCARDI - Capo di Stato Maggiore della R. Marina

Ho preso in esame, Eccellenza, la possibilità di rinforzare l'Aviazione dell'Egeo con unità tedesche, prospettatami con il dispaccio N° 5751 del 23 u.s.

In merito debbo comunicarVi che fin dai primi contatti con i delegati tedeschi, nello stabilire di comune accordo le modalità che avrebbero regolato l'intervento aereo germanico nel Mediterraneo, il Generale F.M. Milch, pur avendo richiesto che gli aeroporti dell'Egeo e dell'A.S.I. potessero essere utilizzati quali basi d'appoggio, non prese mai in considerazione l'eventualità che le forze aeree tedesche fossero colà dislocate permanentemente.

Ho ragione di ritenere che nessun fatto nuovo sia fin'oggi sopraggiunto a modificare tale punto di vista del Comando Germanico.

Per quanto riguarda la situazione logistica, Vi è nota, Eccellenza, l'attuale consistenza dei carburanti in Egeo, la cui quantità è appena sufficiente a garantire il dosato impiego delle forze aeree dislocate nelle isole e gli eventuali rifornimenti agli aerei tedeschi e nazionali che, in azioni nel Mediterraneo Orientale, si venissero a trovare nella necessità di appoggiarsi alle basi del Dodecanneso.

L'aumento delle scorte è un problema di trasporti, devoluto essenzialmente ai mezzi navali; ed è soltanto del giorno 23-1 c.a. il dispaccio n° 1500, inviato per conoscenza a Stamage, con il quale Supermarina rappresenta la impossibilità di assicurare i rifornimenti di benzina a mezzo di unità di commercio, e prevede nei prossimi mesi di poter effettuare con il R. Smg. «Pietro Micca», opportunamente trasformato, un solo viaggio mensile.

Con questo mezzo, Supermarina *spera* di poter trasportare mensilmente in Egeo circa 100 tonnellate di benzina.

E anche da tener presente che i Reparti tedeschi richiedono, per vivere e per operare, l'assistenza di molto personale tecnico e di manovra, la cui presenza nelle isole, qualora fosse superato il problema dei trasporti, inciderebbe notevolmente sulle scorte viveri del Possedimento.

Inoltre, prima ancora di pensare al trasferimento di aliquote di forze aeree tedesche — trattandosi di velivoli di tipo differente da quelli esistenti — sarebbe necessario provvedere a sostituire sul posto tutta l'attrezzatura logistica, comprendente: materiale di ricambio e di consumo, impianti di officina, mezzi per le telecomunicazioni, munizionamento speciale e quanto altro è necessario per il funzionamento di una base operativa a carattere permanente.

Gli elementi negativi sopra esposti, Eccellenza, mi inducono a ritenere che, per il momento, non sia possibile provvedere ad un rinforzo dell'Aviazione dell'Egeo, — tanto meno con Reparti germanici — sino a quando la situazione strategica non avrà subito un mutamento favorevole, tale da consentire un adeguato incremento del traffico marittimo con le isole.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**
Ufficio Operazioni Sez. 3^a

Prot. N. 5971/Op.
Segreto

5 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Aviazione Egeo.*

In considerazione delle difficoltà logistiche prospettate nel foglio I/B 2044 del 30 gennaio, ritengo opportuno soprassedere, per il momento, a dislocare in permanenza Reparti aerei tedeschi nelle basi dell'Egeo.

I Reparti del C.A.T. impiegheranno però aeroporti del Possedimento come basi di appoggio per determinate azioni.

IL S. CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO
2° Reparto
1ª Div. Ordinamento

Prot. N° 2/913
Segreto

P.M. Ae. 10, 1° febbraio 1941

OGGETTO: *Incidenti di volo velivoli germanici.*

A TUTTI GLI ENTI CENTRALI
A TUTTI I COMANDI DI SQUADRA AEREA
A TUTTI I COMANDI DI Z.A.T.
A TUTTI I COMANDI DI AERONAUTICA
AI COMANDI SUPERIORI DI AVIAZIONE PER IL R.E. E PER LA R.M.

Allo scopo di uniformare la procedura da seguire nei riguardi degli incidenti di volo relativi ai velivoli germanici si prescrive quanto segue:

1) Incidenti che si verificano in Italia ed in Albania.

1°) La notificazione dell'incidente viene fatta immediatamente, appena a conoscenza dell'incidente stesso, per fonogramma, telegramma o marconigramma, dal *Comando Aeroporto* che ha giurisdizione sulla località dove è avvenuto l'incidente, ai seguenti Enti:

a) Gabinetto del Ministro (che provvede a darne conoscenza all'Ufficio di Collegamento tedesco presso lo Stato Maggiore della R. Aeronautica);

b) Comando di Z.A.T. o di Aeronautica che ha giurisdizione sul territorio in cui è avvenuto l'incidente;

c) Comando del Corpo Aereo Tedesco (per i soli velivoli dei Reparti da questo dipendenti);

d) Comando del Reparto cui appartiene il velivolo.

La notificazione deve contenere le notizie ed i dati finora prescritti per i velivoli nazionali.

Ove non sia possibile raccogliere tutti i dati suddetti, la notificazione deve essere fatta ugualmente con le sole notizie conosciute, completandola in un secondo tempo con una analoga comunicazione suppletiva, fatta a seguito della prima.

2°) Il ricupero del materiale incidentato fuori campo verrà effettuato dal più vicino Reparto Aereo Tedesco dislocato nel territorio della Z.A.T. od Aeronautica che ha giurisdizione sulla località dove è avvenuto l'incidente; in ogni altro caso provvederà il Comando di Aeroporto di giurisdizione soltanto dopo aver preso accordi con la più vicina autorità aeronautica tedesca che provvederà ad inviare sul posto tutto quel personale tecnico che riterrà neccessario.

II) Incidenti che si verificano nei rimanenti territori oltremare.

Si segue la stessa procedura di cui al paragrafo I) con le seguenti varianti:

1°) La notificazione dell'incidente agli Enti che non risiedono nel territorio oltremare non viene fatta da parte del Comando di Aeroporto; vi provvede invece il Comando di Aeronautica.

2°) Il recupero del materiale incidentato fuori campo verrà effettuato direttamente dal Comando di Aeroporto quando nel territorio oltremare non vi sia alcun reparto aereo tedesco.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

3° Reparto Efficienza linea

Divisione Personale e Addestramento

Prot. N. 5/1429

1°Febbraio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Attività addestrativa dei Reparti.*

INDIRIZZI OMESSI

Alcuni Comandi di Grandi Unità hanno fatto presente più volte l'impossibilità di immediato impiego in azioni belliche di personale di volo proveniente da altri Reparti, presso i quali avevano già trascorso un periodo più che sufficiente per raggiungere il necessario grado di addestramento.

Ciò dimostra che molti Comandanti di Reparti non tengono nel dovuto conto la assoluta necessità di dedicare ogni attività alla formazione di nuovi elementi, che, nell'attuale periodo, si rendono sempre più necessari per le accresciute esigenze operative dell'Arma e per le dolorose perdite subite.

Pur considerando le varie difficoltà che si presentano ai Reparti anche saltuariamente impegnati in azioni belliche, dalle limitazioni imposte dalle condizioni meteorologiche invernali e dalle esigenze della difesa del territorio, si ha ragione di ritenere che con maggiore comprensione ed interessamento da parte dei Comandanti di Reparto, l'attività addestrativa avrebbe potuto essere maggiormente e più proficuamente sviluppata.

Si ribadiscono i concetti esposti nelle circolari 27482 del 23 ottobre e 28075 del 17 novembre 1940 e si invitano i Comandi in indirizzo a far considerare che gli elementi nuovi divengono *ottimi* solo quando il Comandante del Reparto dedica loro tutte le sue migliori ed intelligenti energie.

Mentre è comodo e semplice protestare perchè il personale che affluisce ai Reparti non è addestrato e di pronto impiego, non è corretto, con tali proteste, tentare di far ricadere la responsabilità della scarsa preparazione sulle Scuole o sugli altri Comandanti di Reparto, quando la deficiente preparazione è generale e si riscontra in misura pressochè uguale in tutti i Reparti.

Considerando che nessuna Scuola potrà mai sostituirsi completamente al Reparto nella ultima fase di preparazione del personale, lo stato di fatto esistente in proposito è imputabile, in massima parte, proprio ai Comandanti. Non si ha il diritto di pretendere dagli altri quanto non si è fatto con i propri dipendenti, con quella coscienziosa comprensione delle superiori esigenze che il momento attuale richiede.

È indispensabile che i Comandanti di Reparto si immedesimino della urgente necessità di curare detta preparazione con tenace assiduità e con senso di responsabilità.

In particolare si è dovuto constatare la deficiente capacità dei marconisti che, nonostante i tassativi ordini di questo Stato Maggiore, non sono ancora tutti impiegabili, pure essendo ai Reparti da molti mesi.

Avvalendosi dell'opera di Ufficiali competenti e di quelli addetti al servizio radiocollegamenti e degli specialisti più capaci e idonei, usufruendo del materiale delle apposite sale radio di Aeroporto e di quello in volo, i Comandanti di Reparto sfruttino ogni disponibilità di tempo per l'istruzione a terra ed in volo del personale marconista, non lasciandolo mai inoperoso o peggio abbandonato a sè stesso.

I Comandi in indirizzo tengano il massimo conto dei risultati conseguiti nella preparazione del personale in genere e dei marconisti in particolare, facendolo risaltare sulle carte personali dei Comandanti. Data l'importanza della esigenza e l'urgenza di soddisfare improrogabili necessità operative nel prossimo futuro, siano proposti senz'altro per l'esonero dal Comando gli Ufficiali non idonei a curare la preparazione bellica dei Reparti loro affidati.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/10 Pricolo

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N.1B/2042

P.M. Ae. 10, 30 Gennaio 1941-XIX

Allegati 5 (Omissis)

Segreto

OGGETTO: *Scorta convogli nel Canale di Sicilia.*

AL SUPERMARINA

Mi riferisco al telescritto n° 242 in data 27 corrente ed all'avviso 259 in data 28 corrente, di Supermarina.

Dalle allegate copie delle seguenti trasmissioni:

a) fonogramma di Supermarina a Superaereo con nota dell'ordine telegrafico trasmesso dal Generale Santoro al Comando Aeronautica Sicilia;

b) telegramma 237 da Supermarina a Superaereo;

c) telegramma 23304/S da Aeronautica Sicilia a Superaereo;

d) telegramma 242 da Supermarina a Superaereo;

e) telegramma 23312/S da Aeronautica Sicilia a Superaereo,

è possibile riscontrare i motivi della mancata scorta al convoglio in navigazione il giorno 27 corrente verso Tripoli.

La prima segnalazione a Superaereo circa l'esistenza del convoglio, e la presenza di un aereo nemico da ricognizione che lo seguiva, arrivò a Superaereo alle ore 1325, mentre dal telegramma 237, (allegato b) risulta che tale aereo nemico era in vista del convoglio *dal mattino*.

Superaereo trasmise alle ore 1340 l'ordine al Comando Aeronautica della Sicilia per l'intervento della caccia.

Il Comando Aeronautica della Sicilia disponeva immediatamente l'intervento della caccia da Pantelleria, ma la temporanea mancanza di collegamento portava un certo ritardo nella ricezione da parte della caccia.

Da informazioni verbali è risultato che la caccia non potè levarsi in volo, a causa delle cattive condizioni atmosferiche nella zona di Pantelleria.

L'attacco del nemico sul convoglio venne effettuato alle ore 1615 in posizione 34°28' nord, 11°50' est ad una distanza di circa 140 miglia, cioè al limite pratico dell'autonomia dei velivoli Mc. 200 presenti a Pantelleria.

Dal doloroso incidente resta confermato che, se si vuole rendere efficace il servizio di scorta ai convogli diretti in Libia, non basta richiedere l'intervento della caccia al momento in cui si manifesta il pericolo di un attacco nemico, ma è necessario prendere delle disposizioni tali da assicurare la continuità delle crociere aeree e l'immediato intervento su allarme dalla base più vicina.

Più precisamente è necessario:

1°) Superaereo sia informato preventivamente della partenza dei convogli, delle rotte e della velocità, per poter manovrare i mezzi da caccia tra l'aeroporto di Trapani e quello di Pantelleria ed avvertire tempestivamente l'Aerolibia, e perchè la successione delle crociere possa essere regolata tempestivamente;

2°) la navigazione dei convogli sia regolata in modo da ridurre al minimo le distanze massime da Pantelleria nelle ore diurne (pressapoco a mezzogiorno al traverso dell'isola), onde permettere che l'autonomia dei velivoli da caccia venga utilizzata al massimo nella fase di crociera sul convoglio;

3°) l'arrivo del convoglio a Tripoli avvenga verso mezzogiorno, allo scopo di usufruire della protezione da parte della caccia della Libia, nell'ultimo tratto della rotta;

4°) per quanto riguarda le segnalazioni degli avvistamenti sono state date disposizioni ai Comandi Aeronautici della Sicilia e della Libia sulla base dell'avviso 259 di Supermarina in data 28 corrente ed è stato provveduto a rafforzare il Reparto caccia dislocato a Pantelleria.

Ritengo, in conseguenza di quanto sopra esposto, che la R. Aeronautica abbia raggiunto il massimo possibile del suo concorso alla sicurezza dei convogli nazionali in navigazione nel Canale di Sicilia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni - Sez. 2^a

Prot. N. 6023/Op.
Segreto

1° Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Protezione trasporti unità tedesche.*

A SUPERMARINA
SUPERESERCITO

È necessario che l'imminente trasporto in Libia di unità corazzate tedesche avvenga con la più efficace protezione marittima ed aerea.

Prego pertanto Supermarina di voler adottare tutti i provvedimenti atti a dare alla scorta la massima consistenza possibile, e Superaereo di voler concordare con il Comando del C.A.T. intense azioni aeree preventive sulle basi aeree e navali di Malta intese a menomarne l'efficienza specialmente nelle ore più probabili di attività.

Prego inoltre gli enti in indirizzo di voler prendere accordi:

— per assicurare la sorveglianza assoluta del Canale di Sicilia e dei suoi accessi durante tutto il periodo interessato al trasporto.

— per assicurare un servizio di allarme aereo ed eventuali crociere della caccia intese a garantire i convogli dalle offese aerosiluranti.

Rimango in attesa di conoscere i provvedimenti adottati.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

SUPERMARINA

Prot. N. 2239

6 Febbraio 1941-XIX

Segreto - Riservato personale

ARGOMENTO: *Protezione trasporti unità tedesche.*

AL STAMAGE

e, per conoscenza:

SUPERAEREO

Riferimento foglio n. 6023 in data 1 febbraio 1941/XIX.

La protezione navale dei convogli tedeschi diretti in Libia sarà normalmente effettuata da due unità siluranti che eseguiranno il dragaggio in corsa nelle zone minabili (i nostri convogli sono scortati da una silurante o da una nave scorta) e, sarà completata da scorta aerea e antisommergibile eseguita dalla ricognizione marittima nelle vicinanze dei porti di partenza o di arrivo.

Sono stati presi accordi con Superaereo al quale verranno tempestivamente comunicate le partenze dei convogli ed il loro transito nel Canale di Sicilia, per la protezione continua da parte della caccia nelle ore diurne entro i limiti di autonomia degli aerei partenti dagli idroscali di Trapani — Pantelleria e Tripoli.

A tale scopo l'orario dei convogli sarà regolato in modo da farli transitare nelle ore diurne nelle zone possibilmente protette dalla caccia.

Sarà richiesto il concorso di Armera per intensificare le ricognizioni marittime a largo raggio d'azione a protezione di eventuali attacchi di forze di superficie nemiche.

Saranno inoltre normalmente tenuti agguati di sommergibili nelle acque del Canale di Sicilia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B/3

Prot. N. 1B/2368

Segreto

P.M. Ae. 10, 4 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Protezione convogli marittimi dalle offese aeree.*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA LIBIA

e, per conoscenza:

AL COMANDO 5^a SQUADRA AEREA

I recenti attacchi, condotti dalle forze aeree inglesi nel Canale di Sicilia, mettono in primo piano la necessità di assicurare la protezione dei convogli nazionali diretti in Libia, con il tempestivo intervento di velivoli da caccia.

Tale necessità è tanto più sentita, nell'attuale momento, in quanto verrà iniziato tra breve anche il trasporto di uomini e materiali tedeschi, la cui incolumità deve essere salvaguardata nella misura massima possibile.

È necessario, perciò, provvedere a dislocare almeno una Squadriglia da caccia sull'aeroporto di Zuara e lasciare una Squadriglia a Tripoli destinata a tale specifico importantissimo compito.

In conseguenza, codesto Comando comunichi con cortese urgenza:

— l'attuale efficienza e attrezzatura logistica dell'aeroporto di Zuara;
— se vi esiste già la quantità necessaria di carburanti e lubrificanti e, nel caso negativo, provvedervi urgentemente con le aliquote esistenti in Libia;

— se l'aeroporto è già collegato direttamente con l'Aerolibia ed eventualmente, il tempo occorrente per realizzare tale collegamento.

È da tener presente in merito che la realizzazione di collegamenti diretti tra Zuara e l'Aerolibia riveste particolare importanza, essendo il problema dell'intervento tempestivo della caccia sui convogli minacciati, direttamente dipendente dalla rapidità con la quale la richiesta potrà giungere al reparto da caccia.

Si fa presente che Marina Tripoli è stata incaricata di comunicare giornalmente a codesto Comando, le previsioni per l'indomani circa il traffico

nazionale in partenza e in arrivo a Tripoli.

In base a tali notizie codesto Comando può predisporre eventuali crociere o tenere pronti aerei da caccia per eventuale intervento da effettuarsi in caso di allarmi lanciati dalle navi di scorta o dai piroscafi stessi, e comunicati ad Aerolibia da Marina Tripoli.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Generale Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B/3
Prot. N. 1B/2540
Segreto

6 Febbraio 1941

OGGETTO: *Protezione diretta e indiretta convogli germanici.*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA
AL COMANDO DELLA 5^a SQUADRA AEREA

PALERMO
TRIPOLI

1 — Entro la prima decade del mese in corso avrà inizio a Napoli, il trasporto in Libia di personale e materiale germanico con piroscafi germanici; sono previsti circa 12 convogli di 4 piroscafi ciascuno, che si succederanno ogni 3 — 4 giorni e che saranno scortati da 2 torpediniere.

2 — Per la protezione con mezzi aerei, a tali convogli, devono essere adottati i seguenti provvedimenti:

a) protezione con crociere continue di aerei da caccia, nelle ore diurne, nella zona a sud di Marettimo e compresa nel raggio d'azione degli aerei partenti da Trapani, Pantelleria e Zuara. Intervento in forze su richiesta delle navi scorta;

b) esplorazioni a largo raggio, a protezione di eventuali attacchi di forze di superficie;

c) azione aeree offensive contro obiettivi aeronautici ed eventualmente navali di Malta e contro navi in mare;

d) esplorazioni antisommergibili nelle vicinanze dei porti di partenza e di arrivo.

3 — Tali operazioni saranno effettuate dall'Aeronautica della Sicilia, dalla 5^a Squadra, dalla r.m. e dal C.A.T.

In particolare i compiti di cui al paragrafo precedente sono così assegnati:

— quelli del comma a): agli aerei da caccia delle basi di Trapani, Pantelleria, Tripoli e Zuara ed agli aerei da caccia germanici dislocati a Zuara ed in Sicilia;

— quelli del comma b): agli aerei di Armera Sicilia, della r.m. della

Sicilia e del X C.A.T.;

— quelli del comma c): ai reparti da bombardamento dell'Aeronautica Sicilia e del C.A.T.;

— quelli del comma d): alla r.m. di Napoli e Tripoli.

4 — In base a quanto premesso ed alla considerazione che Aeronautica Sicilia ed Aerolibia Tripoli sono, a cura rispettivamente di Marina Messina e Marina Tripoli, giornalmente informati del traffico previsto per l'indomani nelle loro zone, si dispone:

per Aeronautica Sicilia

— siano presi accordi con il X C.A.T. per attuare senz'altro le crociere previste con aerei da caccia ed interventi offensivi;

— siano presi accordi con Marina Messina e X C.A.T. per effettuare le esplorazioni marittime in concorso alla r.m. ed agli aerei esploratori del C.A.T.;

— siano presi accordi con X C.A.T. per le azioni offensive su Malta.

per la 5^a Squadra Tripoli:

— siano presi accordi col Comando del Reparto germanico dislocato a Zuara, per crociere ed interventi offensivi.

5 — Disposizioni particolari:

a) nell'effettuare scorte protettive o interventi su richiesta delle navi è necessario che velivoli evitino di compiere manovre e di incrociare a distanze tali da ingenerare dubbi sul riconoscimento degli aerei da parte delle navi.

I velivoli dovranno pertanto avvicinarsi ai convogli con rotte il più possibile parallele, evitare in qualsiasi circostanza di sorvolare le navi e dovranno incrociare ad una distanza minima da queste di metri 2000, allo scopo di essere fuori del raggio di azione delle mitragliatrici di bordo.

b) Circa l'intervento su richiesta delle navi siano tenute presenti le disposizioni già emanate con telegrammi IB/1922 e IB/1967 del 29 gennaio rispettivamente dirette ad Aeronautica Sicilia ed Aerolibia Tripoli.

c) Nel concorrere con aerei terrestri alle esplorazioni d'altura effettuate dalla r.m. e dal X C.A.T., sia tenuta presente la necessità di affidare alle sezioni di S.79 le zone di mare più ravvicinate.

d) Le azioni offensive su Malta saranno ordinate da Superaereo all'Aeronautica della Sicilia e potranno anche essere effettuate di iniziativa del C.A.T.

e) Per gli aerei da caccia germanici è prevista anche azione offensiva contro sommergibili, che potrà essere effettuata soltanto qualora Marina Messina o Marina Tripoli forniscano tempestivamente dati esatti sulle zo-

ne di agguato dei sommergibili nazionali.

6 — Rimangono in atto le disposizioni già emanate circa l'intervento di aerei da caccia dietro allarme lanciato da convogli nazionali in navigazione tra Marettimo e la Libia e circa le scorte da effettuarsi a quelli più importanti: queste ultime saranno ordinate da Superaereo.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B/3

Prot. N. 1B/2542 Allegato 1

P.M. Ae. 10, 6 Febbraio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Protezione trasporti unità tedesche.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale
e, per conoscenza:
A SUPERMARINA

Riferimento al foglio 6023 del 1° Febbraio di Stamage e al foglio 2239 del 6 febbraio di Supermarina, di pari oggetto.

Si rimettono le disposizioni emanate per la protezione aerea diretta e indiretta ai convogli germanici. (omesse)

Tali disposizioni tengono conto che il Comando del X C.A.T. aderendo alla richiesta, ha comunicato di concorrere con:

- esplorazione d'altura nella zona di mare circostante;
- protezione con caccia bimotori che possono provvedere anche alla protezione contro sommergibili nemici;
- eventuale impiego di reparti da bombardamento.

Si prega Supermarina disporre che, tramite i Comandi Marina di Messina e di Tripoli siano forniti tempestivamente i dati sulle zone di agguato dei sommergibili nazionali, al Comando X Corpo in Sicilia e al Comando del Reparto dislocato a Zuara.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

SUPERMARINA

Prot. N. 2240

6 Febbraio 1941-XIX

Segreto - Riservato Personale

ARGOMENTO: *Scorta convogli nel Canale di Sicilia.*

AL SUPERAEREO

e, per conoscenza:

STAMAGE

Riferimento al foglio n. 6023 in data 1° Febbraio di Stamage diretto a Superaereo ed a Supermarina ed al foglio 2042 in data 20 gennaio di Superaereo.

I convogli che si trasferiscono dai porti metropolitani a Tripoli e viceversa navigano a velocità variabile dai 7 ai 17 nodi orari e non è pertanto possibile regolare per tutti la navigazione in modo che essi transitino verso mezzogiorno al traverso dell'Isola di Pantelleria e giungano a Tripoli pure verso mezzogiorno.

Sono state impartite disposizioni intese a regolare la navigazione dei convogli a seconda della loro velocità in modo essi transitino nelle ore notturne nella zona fuori del raggio di azione della caccia partente dalle basi di Pantelleria e Tripoli.

Il problema, risolvibile per convogli di velocità superiore a 10 nodi, non presenta soluzioni soddisfacenti per velocità inferiori quale è quella di molti convogli di piroscafi nazionali.

La protezione di questi ultimi sarebbe assicurata soltanto se si potesse considerare in 100 miglia il raggio di azione degli aerei da caccia.

Sono state impartite disposizioni affinché Marina Messina informi tempestivamente l'Aeronautica della Sicilia e Marina Pantelleria, e Marina Tripoli l'Aeronautica della Libia, delle partenze dei convogli, della loro rotta e velocità e delle previsioni di arrivo a Tripoli. In tal modo gli aerei da caccia avranno la possibilità di intervenire in seguito a richiesta da parte dei convogli.

In particolare per i convogli nazionali importanti e per i convogli tedeschi sarà richiesto tempestivamente a Superaereo la scorta diurna continua entro le zone di azione degli aerei da caccia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

IB/2943
Segreto

12 Febbraio 1941

consegna 21.55

A SUPERMARINA

SUPERAERE PUNTO Riferimento foglio 2240/S.R.P. corrente sei. In merito alla richiesta avanzata si comunica che il raggio d'azione degli aerei da caccia, può considerarsi in cento miglia, tenendo però presente che in tal caso gli aerei sono prossimi al limite d'autonomia. Inoltre est da considerare che in condizioni di visibilità ridotta, la ricerca di navi lontane dalla costa, da parte di aerei da caccia che non sono muniti di idonei strumenti di navigazione, diventa molto difficile

Generale PRICOLO

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

Data 9 Febbraio 1941

Segreto

Ora consegna 13,40

STAMAGE

e, per conoscenza:

SUPERMARINA

AEROSQUADRA 5a

AERONAUTICA SICILIA

UFFICIO COLLEGAMENTO GERMANICO

1B/2710 SUPERAEREO PUNTO Seguito fogli 1B/2540 data sei Febbraio oggetto protezione diretta et indiretta convogli germanici punto Si precisano seguenti punti:

1°) Crociere caccia saranno effettuate con velivoli italiani entro raggio cento miglia dalle basi Trapani, Pantelleria et Tripoli; oltre tale distanza velivoli caccia germanici assicureranno crociere nella zona Nord Tripoli et se disponibili effettueranno stesse crociere anche nelle altre zone punto

2°) Esplorazioni largo raggio saranno effettuate da velivoli ricognizione marittima et Armera con concorso eventuale velivoli germanici punto

3°) X C.A.T. et Aeronautica Sicilia et Marina Messina scambieranno tutte comunicazioni di avvistamenti effettuati dai rispettivi velivoli et relativi ordini emanati per intervento bombardamento punto

4°) Intervento caccia su allarme sarà regolato come crociere et precisamente entro cento miglia con velivoli italiani et distanze superiori con velivoli disponibili tedeschi punto

5°) Velivoli germanici di ogni tipo et italiani esclusi quelli da caccia, nello avvicinarsi convogli emetteranno segnali riconoscimento regolamentari per giornata punto

6°) Scorta antisommergibile oltre quella prevista vicinanze porti sarà assicurata ore diurne per intero percorso Napoli Tripoli da velivoli te-

deschi tipo He.111, mentre al ritorno stessa scorta antisommergibile sarà assicurata dalla ricognizione marittima punto

7°) Scopo evitare errori riconoscimento circa sommergibili avvistati est assicurato che una fascia larga dieci miglia per parte rispetto rotta convoglio sarà mantenuta sgombra sommergibili italiani punto

8°) Velivoli germanici et italiani segneranno sommergibili avvistati entro tale fascia mediante giri concentrici sul posto et emissione due fumate rosse aut due fuochi very rossi punto

Generale PRICOLO

**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**
Ufficio Operazioni Sez. 2^a

Prot. N. 6474/Op.
Segreto

16 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Protezione convogli tedeschi per A.S.I.*

A SUPERMARINA
SUPERAEREO
e, per conoscenza:
SUPERESERCITO

L'O.K.W., ha rivolto preghiera al Comando Supremo Italiano, in previsione di probabili attacchi inglesi, di provvedere a rinforzare, al massimo possibile, la protezione navale ed aerea dei convogli tedeschi diretti in A.S.I. Ciò allo scopo di evitare ogni possibile ritardo nell'assunzione del nuovo schieramento per la difesa attiva della Tripolitania, superando, al più presto possibile l'attuale periodo di crisi.

Prego pertanto esaminare le effettive possibilità di soddisfare il desiderio espresso dall'O.K.W. e comunicarmi i provvedimenti adottati.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB-3615

Segreto

P.M. Ae.10, 22 Febbraio 1941-XIX

Risposta al foglio data 16-2-1941/XIX
N. 6474/Op.

OGGETTO: *Protezione convogli tedeschi per l'A.S.I.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. 21

Mi riferisco al foglio 6474/Op in data 16 febbraio u.s.

La protezione, che è stata disposta per i convogli germanici con il foglio IB-2540 in data 6 febbraio (trasmesso a codesto S.M. con foglio IB-2547 in data 6 febbraio) e con il tele IB-2710, è stata concordata con Supermarina e con l'Ufficio Germanico di Collegamento presso lo S.M. della R. Aeronautica.

Come risulta dalle disposizioni emanate, i convogli potranno contare sulle seguenti forme di protezione:

- a) crociera caccia continue entro un raggio di 100 miglia dalle basi aeree di Trapani, Pantelleria e Tripoli ed eventuali a distanze maggiori; queste ultime saranno effettuate da velivoli del X C.A.T., se disponibili;
- b) intervento caccia su allarme;
- c) scorta antisommergibile diurna su una fascia di 40 miglia (20 per lato rispetto alla rotta) nel viaggio di andata ed in quello di ritorno;
- d) esplorazione a largo raggio, da stabilire a seconda della situazione generale in mare.

Tutte le suddette operazioni a carattere continui saranno effettuate da velivoli di Armera e della R.M. con concorso eventuale di velivoli germanici, ad eccezione della scorta antisommergibili nel viaggio di andata dei piroscafi, assunta per intero dal X C.A.T.

È stato inoltre stabilito che gli interventi offensivi della caccia su segnalazione di allarme da parte delle forze navali saranno di competenza dei Reparti Italiani, ad eccezione di quei casi in cui ciò non sia possibile

per ragioni di autonomia e per i quali sarà richiesto l'intervento di velivoli germanici.

È stato escluso di poter effettuare una protezione aerea notturna, per la riconosciuta difficoltà, che hanno i velivoli da caccia, di vedere e di combattere durante la notte.

Ritengo che la protezione dei convogli germanici, stabilita colle modalità e con l'ampiezza più sopra descritta, costituisca il massimo ottenibile in relazione alle possibilità tecniche ed alla entità dei mezzi a disposizione della R. Aeronautica.

Per le crociere, anzi, la pratica ha già dimostrato che la distanza di 100 miglia è eccessiva specie con condizioni atmosferiche difficili, data la scarsa attitudine dei velivoli da caccia alla navigazione d'altura.

Se ciò non è giudicato sufficiente bisognerebbe ottenere un più largo e continuativo concorso da parte del X C.A.T.

Sarei grato a codesto Comando Supremo se volesse precisare il significato delle richieste dell'O.K.W., a meno che non si tratti di questione di formale responsabilità, che esula dalla realtà, in quanto — come tutte le operazioni di guerra — anche i convogli germanici sono soggetti all'azione del nemico, nonostante le predisposizioni di sicurezza prese e quelle ancora maggiori che si avesse in animo di adottare.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B/3

Prot. N. 1 B/6402

P.M. Ae. 10, 7 Aprile 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Protezione aerea diretta ed indiretta al traffico nazionale e germanico da e per la Libia.*

AL COMANDO Va AEROSQUADRA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA

e, per conoscenza:

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale
AL SUPERMARINA

In riferimento al foglio IB/2540 del 6 Febbraio di Superaereo e successive aggiunte, si riuniscono qui di seguito, aggiornandole, le disposizioni relative alla protezione aerea diretta ed indiretta al traffico marittimo nazionale e germanico da e per la Libia, di competenza di Armera.

Il traffico marittimo è effettuato da:

- convogli germanici con scorta navale;
- convogli nazionali con scorta navale, giudicati importanti da Supermarina;
- convogli o piroscafi isolati nazionali e germanici, con o senza scorta navale.

Forze navali di superficie (incrociatori e cc.tt.) potranno essere in mare nella zona, in appoggio ai convogli. Il traffico marittimo si volge normalmente con passaggio a ponente della Sicilia, ed eventualmente (convogli veloci) attraverso lo Stretto di Messina.

In accordo con lo Stato Maggiore della R. Marina sono state convenute le seguenti forme di protezione aerea:

- scorta con aerei da caccia, contro attacchi aerei nemici;
- caccia su allarme, per intervento in conseguenza di avvistamento di aerei da ricognizione nemica, o di attacchi aerei;
- esplorazioni d'altura, per il controllo delle provenienze navali nemiche dirette ad ostacolare il traffico;
- scorta antinsidiosa, per vigilanza contro sommergibili o mine;

— azioni aeree offensive contro obiettivi, aeronautici ed eventualmente navali, di Malta, e contro le navi in mare;

che sono competenza di Armera e della r.m., come specificato caso per caso.

Il C.A.T. fornirà il suo concorso in relazione alla necessità ed alla disponibilità dei suoi mezzi, come è detto in seguito.

Scorte con aerei da caccia

Sono previste:

— per convogli germanici con scorta navale;

— per convogli nazionali con scorta navale giudicati importanti.

Sono di competenza dei Comandi 5a Aerosquadra ed Aeronautica Sicilia, che disporranno in merito, dietro la comunicazione del Comando Marittimo corrispondente, relativa al traffico dei convogli per i quali la scorta è prevista.

Le scorte devono aver luogo durante le ore diurne, nella zona delimitata a nord dai paralleli di Marettimo e di Messina e fino a 100 miglia di distanza dagli aeroporti caccia.

All'infuori di tali distanze, e sempre a sud di Marettimo-Messina, le scorte ai convogli saranno assicurate da velivoli caccia del C.A.T., i quali, se disponibili, rinforzeranno la scorta nazionale anche all'interno delle 100 miglia sopradette.

La scorta con aerei da caccia, quando fosse necessaria nella stessa zona anche ad altro traffico marittimo o alle F.N. in appoggio ai convogli, sarà richiesta volta per volta da Supermarina a Superaereo, che si riserva di dare gli ordini esecutivi.

Caccia su allarme

1°) E' prevista per tutto il traffico nazionale e germanico per le F.N. di appoggio che si trovino in navigazione entro 100 miglia dagli aeroporti nazionali sottoindicati, anche se in zone a Nord di Marettimo-Messina.

E di competenza dei Comandi 5a Aerosquadra ed Aeronautica Sicilia, i quali, in base alle notizie provenienti dal Comando Marittimo corrispondente, relative a tutto il traffico in atto ed alla eventuale presenza in mare di F.N. di appoggio, devono ordinare, di volta in volta, la caccia su allarme, informandone il Comando Marittimo interessato; devono altresì autorizzare i Reparti da caccia su allarme, ed aderire immediatamente alle richieste del Comando Marina. Per interventi in zone oltre le 100 miglia, la 5a Aerosquadra e l'Aeronautica Sicilia, possono interessare il Comando C.A.T. per l'intervento di aerei caccia germanici.

2°) L'intervento della caccia nazionale ha luogo dietro messaggio r.t.

di richiesta (delle navi scorta) o di allarme (dei piroscafi senza scorta navale), diretto a Marina Trapani, Marina Pantelleria, Marina Messina o Marina Tripoli, secondo le istruzioni allegate all'Estratto del Formulario Armero-Navale, già in possesso dei Comandi in indirizzo o dei Reparti Caccia, Trapani, Pantelleria, Catania, Comiso, Tripoli e Zuara.

Il Comando Marina che riceve il messaggio provvederà a trasmettere subito, per competenza, la richiesta all'aeroporto indicato nel messaggio stesso, ed a darne comunicazione al C.G.U.N.(1)

Si ritiene opportuno che i Reparti da caccia interessati stiano in ascolto per intercettare le indicazioni r.t. di richiesta di intervento della caccia su allarme, allo scopo di preavviso, utile alla tempestività dell'intervento stesso.

3°) Per la richiesta di intervento della caccia su allarme, da parte delle F.N. di appoggio, vale il «Formulario Armero-Navale» in base al quale la F.N. può richiedere l'intervento della caccia su allarme, con messaggio r.t. diretto al Comando Marittimo più prossimo, che trasmetterà via filo la richiesta al C.G.U.A. (2) corrispondente.

Esplorazione d'altura

Sono di competenza:

- di aerei della r.m.;
- di aerei della 5^a Aerosquadra e dell'Aeronautica Sicilia

I Comandi della 5^a Aerosquadra e dell'Aeronautica della Sicilia disporranno le esplorazioni dietro richiesta di Marina Tripoli e di Marina Messina. Nella comunicazione del Comando Marittimo sarà indicato l'ora di inizio delle esplorazioni.

Il C.A.T. si riserva di effettuare esplorazioni integrative nelle stesse zone o all'infuori di esse, in base alla situazione o delle disponibilità dei suoi mezzi.

Le zone assegnate agli aerei r.m. sono stabilite da Supermarina e risultano dallo «Stralcio DI.NA. n° 2, ediz. marzo 1941».

Le zone assegnate ad Armera e le modalità con le quali dovranno essere effettuate le esplorazioni sono le seguenti:

5^a Aerosquadra:

Esplorazioni sui percorsi R.20, R.21, della DI.NA. 2, ediz. marzo 1941 da effettuarsi, di massima, alle prime ore del giorno in cui:

- i convogli germanici, o nazionali giudicati importanti e così segnalati da Supermarina, diretti a sud, transitano nei paraggi di Pantelleria.
- i convogli germanici, o nazionali giudicati importanti e così segnalati da Supermarina, diretti a nord partono da Tripoli.

(1) - Comando Grande Unità Navale

(2) - Comando Grande Unità Aerea

Aeronautica Sicilia:

Esplorazioni sul percorso R.15 della DI.NA. n° 2 ediz. marzo 1941, da effettuarsi, di massima, alle prime ore dei giorni in cui i convogli germanici con scorta navale, o quelli nazionali giudicati importanti, sono in navigazione fra Marettimo-Messina e la Libia, diretti a nord e a sud.

Scorta antinsidiosa

È prevista per:

- convogli germanici con scorta navale;
- convogli nazionali con scorta navale, giudicati importanti.

È di competenza:

- per i convogli germanici diretti a sud, degli aerei del C.A.T.
- per i convogli germanici diretti a nord, degli aerei Cant Z 501 della r.m. di Marina Tripoli, Marina Messina, Marina Trapani.
- per convogli nazionali importanti, diretti a nord e a sud, degli aerei Cant Z 501 della r.m. di cui sopra.

Azioni aeree offensive

Le azioni offensive su Malta e navi in mare, saranno ordinate da Superaereo all'Aeronautica della Sicilia e richieste al X° C.A.T., che potrà anche effettuarle di sua iniziativa.

Modalità particolari

1°) Nell'effettuare scorte protettive, o interventi su richiesta delle navi, è necessario che i velivoli da caccia evitino di compiere manovre e di incrociare a distanze tali da ingenerare dubbi sul riconoscimento degli aerei da parte delle navi.

I velivoli dovranno pertanto avvicinarsi ai convogli con rotte più possibile parallele, evitare in qualsiasi circostanza di sorvolare le navi, e dovranno incrociare ad una distanza minima da questa di metri 2000, allo scopo di essere fuori del raggio di azione delle mitragliatrici di bordo.

2°) Gli aerei della r.m. o del C.A.T. che eseguono scorta antinsidiosa, segnalano alle navi scorta ed al convoglio l'eventuale avvistamento di aerei nemici, oltre che per r.t. anche con artifizi luminosi bicolori bianco-rossi (fumate per aerei r.m., stelle per aerei del C.A.T.).

Le navi scorta del convoglio indicano agli aerei di scorta l'eventuale avvistamento di aerei nemici con colpi di cannone, sparando proiettili illuminanti nella direzione dell'avvistamento.

3°) Altri artifizi (fumate o stelle), oltre ai segnali r.t., sono previsti per gli aerei della scorta antinsidiosa (Cant Z 501 della r.m. o velivoli del

C.A.T.), per indicare alle navi od ai convogli i seguenti avvistamenti:

sommersibile nelle vicinanze bianco
siluri sono stati lanciati contro di voi verde
mine sulla vostra rotta bianco e verde
unità navali nemiche dirigono su di voi bianco e rosso
pericolo immediato bianco verde e rosso
ammarrato immediatamente ho bisogno di soccorso rosso

4°) Per gli aerei da caccia germanici è prevista anche eventuale azione offensiva contro sommersibili nemici.

I sommersibili nazionali non saranno mai in agguato entro una fascia di 20 miglia per lato, rispetto alle rotte seguite dal traffico nazionale e germanico; perciò unità subacquee avvistate entro la predetta fascia devono considerarsi nemiche.

5°) Per quanto riguarda gli aerei da caccia, non si esclude per essi l'avvistamento di sommersibili pur non essendo questa la loro precipua attribuzione. In tal caso essi li segnaleranno abbassandosi e compiendo evoluzioni e mitragliamento sul punto dell'avvistamento.

6°) È opportuno che gli aerei da caccia di scorta, che si alternano sul cielo del convoglio, siano a conoscenza del turno di avvicinamento degli aerei r.m. o del C.A.T. incaricati della scorta antinsidiosa.

Tali notizie possono essere fornite al C.G.U.A. dal Comando Marina corrispondente e dal Comando C.A.T. viciniore.

Le notizie relative a tutto il traffico marittimo ed alla presenza in mare di F.N. di appoggio, vengono tempestivamente comunicate da Marina Messina ad Aeronautica Sicilia, a Marina Pantelleria ed al Comando X° C.A.T., e da Marina Tripoli alla 5^a Aerosquadra — che deve dare comunicazione a C.A.T. Libia — mediante messaggi indicanti:

- la data e l'ora prevista della partenza;
- la costituzione dei convogli e delle scorte;
- l'orario e la velocità della navigazione;
- le eventuali varianti;
- la eventuale presenza in mare delle F.N. di appoggio, la loro costituzione e le rotte assegnate.

In tali messaggi è indicato se il convoglio è germanico o nazionale; per quelli nazionali sarà specificato se trattasi di convogli importanti, per i quali sono cioè necessarie le scorte con aerei da caccia e le esplorazioni d'altura.

I Comandi della 5^a Aerosquadra e dell'Aeronautica Sicilia:

- informeranno questo Superaereo ed il Comando Marittimo cor-

rispondente nei casi in cui non è possibile effettuare le protezioni previste;

— riferiranno a Superaereo, nei riepiloghi attività giornaliera, sulle protezioni aeree effettuate nella giornata;

— manterranno stretti contatti con C.A.T. Libia e C.A.T. Sicilia circa protezioni disposte, eventuale cooperazione relativa alla scorta caccia, all'intervento caccia su allarme, ed alle azioni aeree offensive;

— scambieranno con il Comando Marittimo corrispondente tutti gli avvistamenti segnalati dai rispettivi aerei, comunicando eventuali azioni offensive disposte.

Supermarina comunica tempestivamente a Superaereo, tutte le notizie relative al traffico per cui occorrono la scorta caccia diurna e le esplorazioni d'altura; in tal modo questo Stato Maggiore è a conoscenza delle attività in corso dei Reparti dipendenti.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

25 Maggio 1941

Segreto

Urgentissimo PA

Ora consegna 19,15

In chiaro per telescrivente

COMANDO SUPREMO
SUPERMARINA
AERONAUTICA SICILIA

(a mano)

(a mano)

1B/9869 SUPERAEREO PUNTO Seguito cessata attività C.A.T. Sicilia disporre quanto segue at parziale modifica foglio 1B/6402 Aprile 7. Da oggi corrente 25 scorta diurna convogli transitati zona Pantelleria diretti sud aut nord giudicati importanti da Supermarina et come tali segnalati da Marina Messina at codesto comando sono scortati da velivoli caccia at nord parallelo 35 gradi 20 primi et da coppia velivoli S.79 con compito anti aerosilurante nella zona fra detto parallelo e parallelo 34 gradi 20 primi. Convogli transitanti levante Malta et segnalati importanti siano scortati da caccia entro 85 miglia dalle basi e da coppia velivoli S.79 alle distanze maggiori fino a 85 miglia da Tripoli. Scorta velivoli S.79 in fase crepuscolare deve iniziarsi alle prime luci et lasciare convoglio possibilmente dopo inizio buio. Analoghe scorte siano disposte per forze navali dirette aut di ritorno scorta convogli punto entro distanza miglia 85 da Tripoli et Zuara scorta diurna est devoluta velivoli caccia Aerolibia.

Generale PRICOLO

UFFICIO GERMANICO DI COLLEGAMENTO
PRESSO LA REGIA AERONAUTICA

Nr. prot. 802/41
Segreto

Roma, 5 Febbraio 1941

OGGETTO: *Protezione di velivoli contro bombardamenti.*

A SUPERAEREO

e, per conoscenza:

A GABAEREO

Al Signor Reichsmarschall è stato rapportato, che i danni causati a Catania dagli attacchi aerei sono stati in parte cagionati dal fatto, che nell'aeroporto di Catania, come sugli altri aeroporti della Sicilia, gli apparecchi sono troppo addensati e ciò per due ragioni:

1) perchè gli aeroporti sono in parte ancora occupati da velivoli italiani.

2) Perchè i proprietari dei terreni adiacenti non permettono lo spostamento e diradamento degli apparecchi, giacchè non esiste alcuna legge di guerra, che li costringa a cedere il loro terreno per questo scopo.

Il X Corpo Aereo è in trattative con proprietari per ottenere amichevolmente dietro pagamento il permesso di utilizzare il terreno necessario per il diradamento.

Ho ordine da parte del Signor Reichsmarschall di pregare cotesto Superaereo di voler cortesemente interessare le prefetture ed Autorità competenti, affinchè le trattative in corso da parte del X Corpo Aereo siano appoggiate con tutti i mezzi a disposizione, onde rendere possibile una rapida soluzione della questione, che riveste per le Forze Aeree Tedesche in Italia il massimo interesse.

F/to VON DONAT

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/2535

P.M. Ae. 10, 6 Febbraio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Protezione di velivoli contro bombardamenti.*

ALL'UFFICIO DI COLLEGAMENTO TEDESCO

PRESSO LA R. AERONAUTICA

SEDE

In merito a quanto rappresentato da codesto Ufficio di collegamento con la nota n° 802/41 Segreto, in data 5 febbraio u.s., comunico:

1°) dal Comando del X Corpo Aereo non è mai stata fatta nè allo Stato Maggiore dell'Aeronautica nè al Comando Aeronautica della Sicilia alcuna comunicazione relativa a difficoltà incontrate nell'occupazione di zone di terreno adiacenti agli aeroporti per il decentramento dei velivoli. Se tale comunicazione fosse stata fatta, si sarebbe già da tempo provveduto a rimuovere ogni eventuale difficoltà.

2°) L'inconveniente di un eccessivo addensamento di velivoli sugli aeroporti della Sicilia era stato posto in rilievo dal Capo di Stato Maggiore fin dai primi accordi con il Maresciallo Milch per il trasferimento del X Corpo in Italia.

Per quanto riguarda i velivoli italiani decentrati sui campi occupati dai Reparti del X Corpo Aereo, è già noto a codesto Ufficio di Collegamento che:

— la maggior parte di essi è costituita da velivoli delle unità da caccia, che è necessario rimangano nelle attuali dislocazioni, sia per la protezione dei più importanti centri dell'isola e dei convogli, sia per la collaborazione con le unità del X Corpo;

— una piccola aliquota era costituita da velivoli in riparazione che sono stati in gran parte già trasportati su altri campi, mentre i pochi rimanenti lo saranno appena ultimate le riparazioni in corso.

3°) Speciali disposizioni di Legge che consentono sia in pace, sia, a maggior ragione, in guerra l'occupazione di terreni o di proprietà private in genere, che siano necessari per esigenze militari, esistono in Italia e sono applicabili ed applicate.

4°) E però necessario che le trattative con i proprietari per la cessione

dei terreni siano condotte, non dal Comando del X Corpo Aereo, ma dalle Autorità militari italiane.

Non si tratta quindi di facilitare il Comando del X Corpo Aereo, che non potrebbe avere le facoltà necessarie per l'occupazione dei terreni, ma di rappresentare precise richieste in proposito alle Autorità aeronautiche italiane, le quali potranno emanare le conseguenti disposizioni.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 3^a

N° 6146/Op. di prot.
Segreto

5 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Collaborazione fra la difesa c.a. e reparti da caccia.*

ALL'ECCELLENZA PRICOLO

La commissione a suo tempo nominata per una più stretta collaborazione fra aviazione da caccia e difesa contraerei, della quale facevano parte membri dello Stato Maggiore della R. Aeronautica e della Difesa Territoriale, concluse i propri lavori, com'è noto all'E.V., affermando che «la soluzione poteva essere determinata da un provvedimento inteso a lasciare libertà d'azione ai mezzi attivi della difesa c.a. in relazione alle caratteristiche balistiche delle rispettive armi ed a predisporre l'impiego della caccia nella zona periferica immediatamente esterna al limite di gittata massima delle artiglierie c.a.».

Lo S.M. per la Difesa del Territorio rileva che, sebbene tale principio venisse concordemente accettato, nella sua applicazione pratica, per il comprensibile desiderio di spingere senza alcuna rinuncia le possibilità dei distinti mezzi, è stata riscontrata un'azione slegata e quindi inefficace.

Lo S.M. per la Difesa del Territorio fa presente l'impossibilità di compartimentare il cielo delle località da difendere in settori di rispettiva azione delle due Armi, data la velocità odierna degli apparecchi e la conseguente necessità di spazio per la manovra, e propone che l'aviazione da caccia venga immediatamente impiegata a conveniente distanza dalla località da difendere sulle rotte d'incursione del nemico.

Il citato Ente rappresenta inoltre, come all'atto pratico la collaborazione aerea nelle azioni notturne non abbia trovato soluzione adeguata per la deficienza principalmente dei mezzi di segnalazione e per l'impossibilità da parte degli apparecchi di ascolto di distinguere i velivoli nazionali da quelli nemici.

Vi prego Eccellenza di esaminare la questione esprimendomi i Vostri punti di vista, in relazione anche a quanto praticato in Germania ed altrove.

Qualora la ricerca di una stretta cooperazione con l'ausilio intensificato del collegamento radio tra aerei in volo, comandi dei Reparti aerei e batterie della difesa, non sia possibile dimostrandosi definitivamente incompatibilità dei mezzi nella stessa zona, ritengo che la soluzione dovrà ricercarsi ripartendo nettamente le zone di combattimento aereo da quelle di azione delle artiglierie e suddividendo gli obiettivi da difendersi dalla sola caccia da quelli la cui difesa dovrà affidarsi alle sole batterie.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE

F/lo Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/1523

Segreto

P.M. Ae.10, 26 Febbraio 1941-XIX

Risposta al foglio data 5-2-1941

N. 6146/Op.

OGGETTO: *Caccia notturna*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N° 21

La Commissione cui fa cenno il foglio a riferimento aveva lo scopo di esaminare la questione della collaborazione tra caccia ed artiglieria c.a., limitatamente all'impiego notturno. L'impiego diurno, infatti, è disciplinato dalla pubblicazione A.53/S.

In sede di detta Commissione, d'accordo fra i rappresentanti dei tre Stati Maggiori interessati, è stato convenuto che la caccia intervenga fuori dalle zone battute dall'artiglieria.

Tale decisione pone la caccia nelle peggiori condizioni di esercizio, data la mancanza di un'adeguata organizzazione a terra (proiettili, posti di segnalazione) e per il fatto che i settori ad essa riservati corrispondono a zone di eventuale passaggio dei velivoli nemici, e non di confluenza e permanenza dei velivoli stessi, come avviene sul cielo dell'obiettivo.

Ritenendo tuttavia che sia possibile ugualmente raggiungere risultati positivi, la R. Aeronautica ha accresciuto notevolmente il numero delle sezioni di caccia notturna, fidando in un miglioramento dei mezzi di avvistamento, di scoperta e di segnalazione notturna da parte dei Comandi difesa e nel progressivo addestramento dei piloti ai voli di notte su apparecchio da caccia.

Senonchè, nel corso dei lavori per definire per ciascuna località i settori affidati alla caccia, gli organi della difesa c.a. hanno rappresentato tali difficoltà, in forza delle quali l'impiego della caccia notturna non potrebbe essere fatto in alcuna zona del territorio nazionale.

I Comandi di Difesa Territoriale, infatti, nel determinare i settori da riservare all'attività della caccia, settori che questo S.M. aveva limitati a quelli probabili di avvicinamento e di allontanamento del nemico, hanno escluso tutte quelle zone nelle quali esistono, anche in numero limitato,

artiglieriee c.a. per la difesa di particolari obiettivi isolati, e, ciò che più importa, quelle ancora più ampie, il cui sorvolo da parte di aerei nazionali potrebbe influenzare l'ascoltazione aerofonica.

Lo Stato Maggiore per la Difesa del Territorio ha confermato quanto sopra.

Con le esclusioni suddette, alla caccia notturna non sarebbe assolutamente consentito l'intervento, perchè non vi è zona in Italia, che non rientri nel raggio d'azione delle artiglierie c.a. o di quello d'ascolto degli aerofoni. Ed in ciò risiede il maggiore ostacolo per raggiungere un accordo.

Le isole libere che eventualmente esistessero, non offrirebbero pratiche possibilità per l'impiego proficuo dei caccia, nè sarebbe possibile accedervi senza arrecare alla difesa c.a. quei disturbi che lo Stato Maggiore per la Difesa del Territorio ha rappresentato.

In relazione a quanto sopra, faccio presente che se si vuole che i caccia conseguano qualche risultato non debbono essere ulteriormente peggiorate le condizioni del loro impiego. Ritengo, d'altronde, che per consentire l'intervento di difesa delle località attaccate, valga la pena di rinunciare al contributo che può apportare alla difesa stessa una limitata aliquota di armi dislocate in località eccentrica, o un qualche aerofono, la cui indicazione, del resto, può essere attendibile soltanto nella fase iniziale dell'attacco, in quanto, successivamente, la presenza di più velivoli nemici e lo stesso fuoco dell'artiglieria, costituiscono un disturbo ben più sensibile di quello che può dare un velivolo da caccia nazionale.

La pubblicazione U.S.M. 43-R afferma infatti a pagina 13 che il fuoco delle armi impedisce l'ascoltazione aerofonica.

In base a quanto sopra esposto ed in relazione a quanto viene praticato all'estero, e specialmente in Germania, non vedo altra soluzione oltre quella già decisa dalla Commisisione Interministeriale, riportata nel foglio a riferimento, ed esprimo pertanto il convincimento che il problema della collaborazione fra artiglieria c.a. e caccia notturna da parte di ciascuno degli organi interessati, sia devoluto a qualche elemento concorrente a facilitare unilateralmente l'esercizio della difesa, ammesso che tale rinuncia sia compensata dal risultato dell'azione totale.

Non ritengo nemmeno che sia conveniente suddividere gli obiettivi da difendere dalla sola caccia da quelli cui la difesa dovrà affidarsi alle sole batterie, per i motivi già espressi nel verbale della Commissione Interministeriale.

A scopo sperimentale potrebbe tuttavia essere designato un obiettivo nazionale da difendere dando la precedenza d'impiego alla caccia e considerando, quindi, l'intervento della artiglierie c.a. in linea subordinata.

Occorrerebbe però che l'organizzazione a terra (collegamenti, posti di segnalazione, proiettori) fosse adeguata alla necessità d'impiego not-

turno dei velivoli da caccia, per trarne elementi di apprezzamento, ai quali riferirsi per orientare successivamente l'organizzazione difensiva del territorio.

A tale proposito informo che nella difesa di Malta, gli inglesi adottano efficacemente questa tattica. Infatti, quando i nostri aerei sono individuati dai proiettori, l'artiglieria c.a. cessa il fuoco ed agisce esclusivamente la caccia; ciò, bene inteso, quando le condizioni della luce notturna lo consentono.

Viste le difficoltà finora incontrate per realizzare la collaborazione tattica fra artiglieria e caccia durante gli attacchi notturni, ritengo necessaria una decisione superiore che tenga conto dei rispettivi punti di vista che lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica e quello per la Difesa del Territorio hanno espressi, in base alle caratteristiche d'impiego dei mezzi a loro disposizione.

Informo codesto Comando Supremo che nelle località di Trapani-Messina Reggio Calabria-Augusta-Siracusa, che sono organizzate a difesa dello S.M. della R. Marina, è stato raggiunto il pieno accordo per l'impiego della caccia notturna, sulla base dei criteri di adattamento perseguiti dallo Stato Maggiore della R. Aeronautica.

La pratica attuazione di quanto concordato e i risultati che si conseguiranno con l'intervento della caccia in difesa delle predette località, forniranno certamente utili elementi per apprezzare l'efficacia di tale intervento, e suggerimenti preziosi per definire i criteri d'impiego dei mezzi destinati alla difesa c.a. del territorio ed adeguare ad essi criteri il complesso dell'organizzazione difensiva

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

**COMANDO DI AERONAUTICA
DELLA SICILIA**

Ufficio Collegamento D.I.C.A.T.

Prot. N. 0019007

P.M. Ae. 5, 11 Febbraio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Impiego caccia notturna.*

ALLO STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA - Superaereo

ROMA

In base alle disposizioni emanate da codesto Superiore Ufficio si è provveduto allo studio per l'impiego della caccia notturna a difesa delle località di 1° Grado della Sicilia e sono stati presi i relativi accordi con le varie Autorità interessate.

Le località di 1° grado sono:

PALERMO, TRAPANI, MARSALA, SIRACUSA, AUGUSTA, CATANIA e MESSINA.

Si è provveduto per quanto possibile, e si provvederà ancora in seguito, a migliorare i collegamenti e le trasmissioni degli avvistamenti. E prevista l'attuazione di segnalazioni luminose a terra atte a segnalare agli aerei i corridoi di entrata e di uscita dalla zona di azione delle artiglierie c.a. e la zona di attesa dei caccia.

Nei riguardi del campo di Comiso è stato stabilito d'accordo con la locale difesa c.a. di sospendere il fuoco in caso di intervento dei nostri aerei da caccia.

Per la difesa di Palermo la relativa commissione ha escluso totalmente l'impiego della caccia notturna, dato che l'Aeroporto è situato nella cerchia delle batterie. E previsto però un nuovo esame della situazione allo scopo di consentire ugualmente l'impiego della caccia notturna anche su detta località. Per la difesa di Catania è in corso di elaborazione il relativo progetto.

Si allega copia dei progetti elaborati (omessi).

In merito si osserva:

La soluzione di compromesso di impiegare contemporaneamente la difesa c.a. e la caccia notturna, assegnando a quest'ultima una zona di attesa (che praticamente dista in genere dai 15 ai 20 Km. dal cielo dell'obiettivo da difendere) non sembra in realtà poter condurre a risultati utili.

Premesso che la differenza di velocità, tra il caccia e il bombardiere oscilla da zero a circa 50 Km l'ora, sta di fatto che il cacciatore non può agire nel momento più favorevole per la ricerca e l'avvicinamento; ossia quando il nemico è sul cielo dell'obiettivo ove è vincolato da rotte obbligate per colpire il bersaglio e dove ne è più probabile l'individuazione da parte dei proiettori. Deve invece attenderlo o cercarlo fuori dalla fascia d'azione delle artiglierie. Deve agire cioè quando, superato l'istante del tiro, il nemico ha piena libertà di manovra per sottrarsi alla luce dei proiettori, all'azione delle artiglierie c.a. e della stessa caccia. Salvo il raro caso di un precedente avvistamento, o quello rarissimo di una rotta di collisione, la caccia, per la minima differenza di velocità a suo favore non può contare su un utile inseguimento, che, come già accaduto in pieno giorno, non porta ad alcun risultato qualora non sia iniziato in condizioni favorevolissime di quota e di distanza.

Per contro sono evidenti i vantaggi che avrebbe l'azione del caccia portata sulla verticale dell'obiettivo.

Queste considerazioni sono pienamente confermate dalla tattica usata efficacemente dal nemico a Malta, ove, quando i nostri aerei sono individuati dai proiettori l'artiglieria c.a. tace ed agisce esclusivamente la caccia nemica che, favorita anche dal notevole scarto di velocità, procede immediatamente all'attacco.

D'altra parte la nostra difesa contraerea, in caso di attacchi diurni da parte del nemico, sospende il fuoco quando i nostri caccia sono in volo, appunto per consentire loro libertà d'azione. Sembra che a maggior ragione, questa tattica debba essere seguita anche negli attacchi notturni, ossia quando, in caso di tiro presumibilmente mirato, il tiro stesso non ha certo maggiori probabilità di colpire. Se si tratta invece di tiro di sbarramento: una lunga esperienza ne ha dimostrato finora la dubbia efficacia.

In conclusione sembrerebbe opportuno rivedere gli attuali concetti sui quali è impostato l'impiego della caccia notturna, poichè lo scrivente ritiene che per raggiungere maggiori probabilità di successo occorre che la difesa c.a. subordini il suo impiego e il suo intervento alla azione dei caccia notturni e più precisamente che tutte le batterie cessino il fuoco non appena gli apparecchi da caccia si alzano in volo.

Si rimane ad ogni modo in attesa delle determinazioni che codesto Superiore Comando vorrà al riguardo precisare.

IL COMANDANTE GENERALE DI DIVISIONE AEREA

F/to Mazzucco

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/1650

Segreto

P.M. Ae. 10, 3 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Impiego caccia notturna.*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA

PALERMO

Si approvano gli accordi presi con le locali autorità della difesa c.a., per l'impiego della caccia notturna in difesa delle località di Trapani, Marsala, Siracusa, Augusta, Messina, Reggio Calabria e le decisioni adottate nei riguardi della difesa di Palermo.

Si è preso anche nota delle osservazioni fatte da codesto Comando circa l'impiego della caccia notturna, e circa il problema relativo alla collaborazione fra velivoli ed artiglieria c.a.; osservazioni che rispecchiano le reali condizioni nelle quali opera attualmente la caccia.

Ciononostante la difesa aerea notturna deve essere attualmente esercitata secondo le direttive già emanate.

E stato però interessato lo Stato Maggiore Generale, perchè definisca le modalità del concorso della caccia alla difesa notturna del territorio nazionale, tenendo conto delle esigenze d'impiego dei velivoli da caccia e delle difficoltà con le quali essi operano attualmente.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 3^a

Prot. N. 6332/Op.
Segreto

11 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Situazione in A.S.I.*

A ECC. IL CAPO DI S.M. R. AERONAUTICA

e, per conoscenza:

ECC. IL CAPO DI S.M. R. ESERCITO

ECC. IL CAPO DI S.M. R. MARINA

ECC. IL COMANDANTE SUPERIORE FF.AA. A.S.I.

Data la situazione attuale in Africa Settentrionale ed in attesa che sia solidamente organizzata la difesa della Tripolitania, occorre ritardare il più possibile l'avanzata del nemico.

Mentre è indispensabile rinnovare giornalmente azioni di bombardamento su Malta e sul porto di Bengasi, come già comunicato, occorre altresì impedire l'affluenza da Agedabia ed Agheila verso Sirte di mezzi meccanizzati inglesi.

Tale compito non può attualmente essere assolto che dalla aviazione. Vi invito pertanto, d'ordine del Duce, a prendere tutti i provvedimenti del caso per rinforzare convenientemente l'aeronautica della Tripolitania in modo da metterla in condizioni di poter assolvere tale compito.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/2941

P.M. Ae.10, 12 Febbraio 1941-XIX

Segreto - Riservato alla persona

OGGETTO: *Situazione in A.S.I.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

e, per conoscenza:

ECC. IL CAPO DI S. M. R. MARINA

ECC. IL SOTTOCAPO DI S.M. R. ESERCITO

ECC. IL COMANDANTE SUPERIORE FF.AA. A.S.I.

Mi riferisco alla lettera n. 6332/Op in data 11 febbraio corrente di pari oggetto della presente.

Dopo aver preso visione del telegramma 01/1580/Op 1 in data 9 febbraio del Supercomando A.S.I. e dei relativi apprezzamenti sulla situazione e specialmente dei criteri operativi, per quanto ha interesse allo schieramento e all'impiego dei mezzi aerei, faccio presente i seguenti punti:

1°) l'Aviazione può intervenire — come è intervenuta fino ad oggi — per ostacolare l'avanzata dei mezzi meccanizzati del nemico. Ma non può, nè potrà *impedire* domani l'afflusso di forze corazzate da un punto all'altro di un terreno desertico, poichè, agli attacchi aerei si oppongono principalmente i seguenti elementi: il disseminamento delle macchine sul terreno; l'esiguità dei bersagli e la loro grande mobilità; gli spostamenti di notte.

Riconosco perfettamente che in questa particolarissima esigenza sia di grande utilità ritardare, anche solamente di una o due settimane, la marcia del nemico, per permettere lo sbarco di nostre forze corazzate.

In Cirenaica, le operazioni aeree, relative al recente ciclo che si è concluso con la perdita di Bengasi, hanno provocato l'arresto ed in vari casi la distruzione di mezzi meccanizzati nemici per un valore numerico globale dell'ordine di centinaia.

Tali azioni, è bene ricordarlo, hanno provocato un forte alleggerimento della pressione nemica sulle nostre truppe fino all'ultima fase del ri-

piegamento: ma, a parte i sensibili sacrifici fatti dalla R. Aeronautica, è noto che tutto lo sforzo esercitato dall'Aviazione per contenere il nemico non ha portato ad altre conseguenze.

Accenno a queste considerazioni non certo per promuovere critiche a quanto è stato fatto in momenti difficilissimi per tutti, ma per fissare con l'appoggio di elementi reali ed evidenti, che l'Aviazione pur prodigandosi con ogni slancio (le perdite dal 9 dicembre ad oggi si aggirano su i 400 apparecchi) non può sostituirsi alle artiglierie di arresto od a Reparti corazzati terrestri.

2°) L'attuale entità delle forze dell'Aviazione in Tripolitania non è tale da potersi qualificare di massima inefficienza (due gruppi da caccia infatti, una formazione di Picchiatelli oltre alle aliquote dei Reparti preesistenti in Cirenaica); tra l'altro, tale situazione è dovuta in parte all'affrettato ripiegamento per il quale non furono impartiti dal Supercomando A.S.I. ordini tempestivi.

3°) Per le necessità di rifornimento è noto che i Reparti d'Aviazione, specialmente quelli da Caccia e da Assalto, non possono praticamente essere dislocati a distanze superiori a 200-300 Km dal fronte terrestre.

Nella situazione in esame non esiste un fronte ma piuttosto elementi di resistenza più o meno avanzati ed ancorati al terreno, oltre alle forze mobili di manovra.

È necessario che con gli uni o con le altre sia assicurata la difesa delle basi aeree per consentire ai Reparti della R. Aeronautica e di operare da aeroporti dislocati assai a levante della zona che pare verrà armata per la effettiva difesa di Tripoli.

Se così non fosse sarebbe assurdo, ad esempio, prevedere l'allestimento dei campi di Tamet-Tauorga-Misurata-Dir Dufan, i quali sono assolutamente indispensabili per lo schieramento anche di forze da bombardamento italiane e tedesche.

Contemporaneamente ai lavori sugli aeroporti accennati, saranno predisposte intorno a Tripoli le basi non solo per quei Reparti che potranno essere temporaneamente appoggiati sui campi molto avanzati, ma anche per consentire l'intervento dei mezzi aerei a sostegno dell'eventuale successiva difesa della linea Homs-Tarhuma.

Ritengo che fra circa dieci giorni, se l'attività dei trasporti non verrà intralciata, saranno in grado di funzionare sui nuovi campi di schieramento circa 300 velivoli da bombardamento e da caccia, italiani e tedeschi.

Concludendo, si richiede:

— una efficace protezione dei campi, fino al meridiano di Sirte, da offese terrestri;

— che vengano attivamente agevolati i trasporti via mare di materiali

e di personale italiani e tedeschi;

— che venga lasciato a Superaereo il completo controllo dei trasporti aerei.

E ovvio far rilevare che la R. Aeronautica potrà fornire il massimo rendimento soltanto se questi elementi indispensabili per l'impianto e per l'esercizio della sua attività, saranno assicurati.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Pricolo

**COMANDO SUPREMO
IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE**

12 Febbraio 1941-XIX

Caro Pricolo,
ti allego copia delle direttive che mi ha inviato il DUCE ieri. Esse coincidono con quanto già ti avevo detto al riguardo e richiedono un'immediata ed energica attuazione.

F/to GUZZONI

GENERALE GUZZONI — ROMA

L'ipotesi che gli inglesi, dopo aver liberato l'Egitto dalla nostra minaccia e conquistata tutta la Cirenaica, si propongono di avanzare verso e oltre Tripoli non deve essere esclusa. Il Comando dell'Armata del Nilo può essere convinto:

a) che le forze italiane a difesa della Tripolitania sono inferiori di numero e non superiori di morale a quelle che difendevano la Cirenaica;

b) che le difficoltà logistiche possono essere superate, come lo furono quelle di Marsa M. ed Agheila;

c) che la congiunzione Bengasi-Tripoli aprirebbe tali possibilità di carattere strategico terrestre, aereo, marittimo che il rischio vale la pena di essere tentato;

d) che le forze motorizzate francesi giunte ai confini della Tunisia potrebbero determinare una nuova situazione;

e) che per la loro struttura ed il loro addestramento le forze corazzate non troverebbero altrove impiego migliore che in Libia;

f) che le perdite in uomini e mezzi sono state modeste;

g) che la stagione migliore dal punto di vista temperatura è l'attuale.

Ciò stabilito l'ipotesi della marcia su Tripoli deve essere seriamente considerata.

Nell'attesa:

a) che siano messe in ordine le tre divisioni del settore di Tripoli e le difese stabili;

b) che sia corazzata sul serio l'«Ariete» con gli M 13;

c) che lo Sperrverband sia giunto a Tripoli;

occorre:

a) effettuare uno schieramento che si presti alla resistenza e permetta la manovra;

b) preparare campi di mine;

c) chiedere all'aviazione *uno sforzo immediato e di massa* (non inferiore a 500 velivoli fra Italiani e Tedeschi) che agisca sul campo strategico bombardando incessantemente i porti della Cirenaica e sul campo tattico contro colonne avanzanti.

Nell'attesa che le forze terrestri siano pronte all'azione è solo con l'arma aerea che si può e deve eliminare la minaccia su Tripoli.

Bordighera 11 Febbraio

F/lo MUSSOLINI

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in arrivo

Segreto

11 Febbraio 1941

Ora consegna 2120

TRAMESSO DA STAMAGE (NUCCIO)

alle ore 2059

TRASMESSO DA TEN. ROTOLI (GIOVANNONI)

alle ore 2100

li 11/2/941 Ore 2045 - Si trasmette da STAMAGE seguente messaggio n° 6341/Op. Ore 2045 at Supercomando A.S.I. e, per conoscenza a Superaereo. Incomincia: ore 2045 dell'11 Febbraio. Con riferimento a quanto rappresentato con vostro dispaccio 01/1580/OP.1 Superaereo ha esaminato con Ufficiale 5^a Squadra et con Ufficiale Corpo tedesco possibilità intervento aviazione. Aeronautica riprenderà sua completa efficienza al più tardi fra dieci giorni con un complesso di circa 350 apparecchi italiani e tedeschi. Per intervento nella Sirtica est necessario disporre per appoggio reparti aerei almeno dei campi di Tauroga, Misurata, Tamet et Bir Dufan. Intervento potrà avere notevole efficacia specialmente per impiego apparecchi tedeschi muniti di cannoncini con munizionamento speciale anticarro. Est però indispensabile che codesto Supercomando assicuri un minimo di protezione a terra e che il nemico venga arrestato ad oriente di Sirte almeno fino alla fine del mese. Inoltre est necessario che codesto Supercomando agevoli tutti i trasporti marittimi occorrenti per la sollecita sistemazione et per impiego reparti italiani e tedeschi et per sgombero personale superfluo et che lasci completa libertà di manovra di trasporti aerei.

GUZZONI

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B
Prot. N. IB/3174
Segreto

P.M. Ae. 10, 15 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: Impiego Reparti del C.A.T. dislocati in Libia.

AL COMANDO DELLA 5a SQUADRA AEREA

TRIPOLI

Per opportuna conoscenza si trascrive il seguente messaggio trasmesso da Stamage al Supercomando A.S.I.

n. 6454/Op Ore 1615. 15 Febbraio 1941. Causa difficoltà dei collegamenti e numerosi tramiti necessari per accordi tra Comandi italiani et germanici, Superaereo potrà dare direttamente al Comando 5a Squadra Aerea direttive et ordini per impiego Reparti da questo dipendenti et richieste interventi Reparti Corpo Aereo Tedesco già opportunamente concordati con Ufficio germanico collegamento. Guzzoni.

d'ordine
p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Gen. Mattei

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/3399

P.M. Ae.10, 19 Febbraio 1941-XIX

Riservata alla persona

OGGETTO: *Richiamo.*

A TUTTI I COMANDI DI GRANDI UNITA'

In alcune recenti improvvise esigenze di impiego — mi riferisco specialmente a quelle del giorno 9 febbraio — benchè preavvisati il giorno precedente a quello in cui sono stati impiegati, Reparti e aliquote di Reparti, che sono o avrebbero dovuto considerarsi di pronto impiego, sia da Caccia che da Bombardamento, hanno invece dato evidente prova di impreparazione, con conseguenti risultati scadentissimi.(1)

Non credo sia necessario ricordare che la dichiarazione di *zona di operazioni* per tutte le località sedi di Comandi e di Reparti di volo non deve essere considerata una espressione soltanto formale o, peggio ancora, utile per godere di determinati benefici, ma significare dedizione assoluta al dovere.

Se alcuni Reparti hanno avuto lunghi intervalli di riposo, dipendenti dalle variazioni della situazione nei diversi scacchieri, ciò avrebbe dovuto indurre il personale, più che ad assuefarsi all'idea della vita comoda, a corrispondere con più slancio e con maggiore tecnica alle richieste operative.

E dovere dei Comandanti e degli Ufficiali di ogni rango intensificare al massimo, nei periodi di relativa calma, la preparazione del personale attraverso le varie forme di addestramento dei singoli equipaggi e dei Reparti, tenendo presente che alla buona riuscita di un'azione di guerra concorrono principalmente quegli elementi che sono stati creati o valorizzati attraverso un duro ed intelligente lavoro.

Non è nelle mie abitudini minacciare punizioni che, quando è necessario, sono senz'altro applicate.

Tuttavia, questa volta desidero fare una deroga e preavviso tutti i Comandanti, anche di grado elevato, che qualora dovessero ripetersi deficienze così gravi e così poco consoni alle gloriose tradizioni della nostra

Arma, non esiterei a ritenerli direttamente responsabili e ad esonerarli dalle loro funzioni.

Invito pertanto i Comandanti di G.U. a tenere rapporti ed illustrare ai dipendenti Reparti le presenti direttive, che dovranno trovare immediata ed integrale applicazione.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

(1) - Si riferisce alla ricerca e all'attacco della flotta inglese dopo il bombardamento di Genova del 9 febbraio 1941.

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Prot. N. IB/3528 Allegati 2
Segreto (omessi)

P.M. Ae. 10, 21 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Forze aeree ed aeroporti della Grecia.*

AL COMANDO DELLA 4^a SQUADRA AEREA

Si trasmettono, per opportuna conoscenza di codesto Comando:

- n° uno specchio delle forze aeree in Grecia;
- n° una cartina delle basi aeree e dislocazione delle forze aeree greche, quali attualmente risultano a questo Superaereo.

Le notizie contenute su tali documenti, provenienti da varie fonti informative non sempre sicure, debbono essere accettate con la dovuta cautela e vanno perciò controllate, onde trarne gli elementi di fatto per le operazioni di conto-aviazione, alle quali è intenzione di questo Superaereo che sia dato prossimo sviluppo.

È della massima importanza, pertanto, che codesto Comando attui nel più breve tempo un servizio di esplorazione aerea sulle basi aeree greche già note e su quelle che verranno a mano a mano segnalate, allo scopo di accertare la reale consistenza e seguire gli spostamenti delle forze aeree nemiche.

Dovranno essere destinati, e non distratti per altre forme di impiego, tre velivoli attrezzati per riprese aerofotografiche, ivi compreso il Cant Z. 1007 con installazione speciale, ed equipaggi opportunamente scelti tra quelli ritenuti più idonei ad assolvere lo speciale compito.

Le ricognizioni fotografiche, ogni volta che sarà possibile, dovranno essere scortate dalla Caccia ed i risultati di esse comunicati immediatamente alla Aeronautica Albania.

In base agli accertamenti delle suddette ricognizioni, codesto Comando è autorizzato a disporre di propria iniziativa le azioni offensive che riterrà necessarie, adeguando i mezzi all'importanza dei vari obiettivi.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/4005

P.M. Ae. 10, 28 Febbraio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Azioni offensive notturne.*

AI COMANDI DI G.U. AEREE

Mi sono pervenute, negli ultimi tempi, segnalazioni varie, e talune anche da prigionieri nemici, che confermano il rendimento e l'efficacia che è possibile conseguire, anche nel campo tattico, con i bombardamenti aerei notturni, se condotti con opportuna scelta di tempo e su obiettivi accuratamente scelti.

È noto in proposito come i movimenti più importanti di truppe e di servizi siano effettuati, quasi esclusivamente di notte, fino alle immediate retrovie. E evidente, perciò, come qualsiasi incidente possa provocare ritardi, panico ed inconvenienti capaci di gravi conseguenze.

Sono dell'avviso che le difficoltà presentate dall'esecuzione del volo notturno e dal riconoscimento degli obiettivi — che talvolta viene facilitata da infrazioni alle norme precauzionali in uso (accensioni di luci e fuochi, fanali, ecc.) — possano essere superate con un razionale e metodico impiego degli equipaggi più addestrati e meglio idonei ai voli in formazioni od isolati.

In tal senso, mentre invito i Comandanti della 4^a Squadra e dell'Aeronautica Albania, ad esaminare, immediatamente, la possibilità di condurre azioni offensive di notte sui principali obiettivi del fronte albanese — vie di comunicazione, centri ferroviari, porti, zone di probabile addensamento delle truppe — dispongo che i Reparti da bombardamento attualmente non impegnati nelle operazioni, perchè in fase di ricostituzione o di addestramento, completino la loro preparazione alla guerra con una intensa attività notturna.

Nell'addestramento e nell'impiego di cui sopra dovrà tenersi conto dei mezzi illuminati per osservazione e atterraggio, che sono in corso di distribuzione e di cui saranno dotati tutti i Reparti dell'Armata Aerea.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/4970

P.M. Ae. 10, 16 Marzo 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Impiego bombe da 500 R.O.*

AL COMANDO DELLA 5^a SQUADRA AEREA

Sono in corso di spedizione n. 200 bombe R.O. i cui ritardi sono calcolati per un minimo di 6 ore ad un massimo di 36 ore.

Tale tipo di bomba è stato realizzato per le operazioni contro porti e basi navali.

Nei riguardi della efficacia e di risultati conseguibili con l'impiego di tale tipo di bomba si fa, soprattutto, assegnamento sul fattore sorpresa dipendente, principalmente, dalla circoscrizione e dalla cura con le quali verranno eseguite le operazioni di collocamento delle bombe.

A tal fine sarà opportuno che il lancio di esse avvenga contemporaneamente a quello del munizionamento di caduta normale, onde evitare, per quanto possibile, che l'avversario, intuendo il lancio di bombe a ritardo possa provvedere in conseguenza.

L'impiego delle bombe R.O. dovrà di massima prevedersi soltanto sui porti di maggiore traffico (Bengasi-Tobruk) e dopochè la ricognizione o le informazioni, comunque pervenute, abbiano confermato nella rada la presenza di più piroscafi.

In tal senso il lancio dovrà essere effettuato negli specchi d'acqua antistanti i moli che risulteranno usualmente preferiti dall'avversario per lo stazionamento dei piroscafi o per le operazioni di sbarco ed imbarco, e con un numero di bombe differentemente ritardate, commisurato all'area che s'intende rendere pericolosa.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1^a

Prot. N. 6865 Op.
Segreto

4 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Operazione N.A.*

ALL'ECC. IL CAPO DI S.M. DEL R. ESERCITO
ALL'ECC. IL CAPO DI S.M. DELLA R. MARINA
ALL'ECC. IL CAPO DI S.M. DELLA R. AERONAUTICA

La opportunità di attuare la operazione in oggetto può presentarsi con urgenza.

Tutti i preparativi devono quindi essere accelerati. In primo tempo la operazione può essere limitata all'isola di Cefalonia con l'impiego di una sola divisione di fanteria. La divisione designata sia senz'altro trasferita a Taranto.

Sono tuttora in attesa dei progetti per l'operazione in questione di Supermarina e Superaereo, richiesti con foglio 5935 Op. in data 29 gennaio c.a. e sollecitati con foglio 6837 Op. in data 1° corrente.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/to Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B
Prot. N. 1B/4517
Segreto

P.M. Ae. 10, 8 Marzo 1941-XIX

Risposta al foglio data 4.3.1941 — XIX
N. 6865

OGGETTO: *Operazione N.A.*

AL STAMAGE

e, per conoscenza:

SUPERESERCITO
SUPERMARINA

Questo Stato Maggiore non ha compilato un apposito «Progetto» perchè, nella circostanza, lo studio è vincolato alla preventiva conoscenza delle modalità esecutive dell'operazione in progetto per quello che riguarda soprattutto l'impiego delle forze navali.

Vi saranno destinate le forze della 4a Squadra Aerea, che si ritengono sufficienti, e senza bisogno di variare l'attuale schieramento. Nè, d'altra parte, sarebbe possibile aumentare il numero dei Reparti, data la saturazione degli aeroporti disponibili.

Con riferimento al paragrafo 7° — concorso dell'Arma Aerea — del promemoria in data 3 febbraio di Superesercito, si osserva quanto segue;

1 — Azioni di bombardamento sui campi d'aviazione avversari (viciniori e distanti), sono, come noto, già praticamente in atto. Saranno intensificate al momento opportuno.

2 — Occorrerà precisare con ogni esattezza gli obiettivi che si ritiene dovranno essere battuti dall'alto.

3 — Con la situazione attuale è da escludere la protezione del cielo durante lo sbarco, data la distanza dalle nostre basi aeree più avanzate. (Lecce 310 Km. — Valona 280 Km.).

Detta protezione sarebbe realizzabile qualora l'emergenza avesse luogo dopo un'avanzata delle nostre truppe dall'Albania, che ci consentisse l'utilizzazione di basi greche. Altrimenti l'intervento della caccia dovrà

essere forzatamente limitato alla scorta delle azioni da bombardamento od a puntate offensive di breve durata, senza carattere di continuità.

4 — Saranno eseguite esplorazioni preventive durante le operazioni sui sorgitori avversari.

5 — Saranno effettuate azioni di bombardamento e di siluramento contro forze navali nemiche nello scacchiere jonico.

Affinchè questo Superaereo possa emanare le direttive definitive, circa la partecipazione dei Reparti della 4^a Squadra Aerea, è necessario ricevere il benestare di codesto Comando su quanto sopraesposto e conoscere esattamente gli obiettivi che dovranno essere battuti dall'alto nonchè le predisposizioni definitive di Supermarina per la parte di sua pertinenza.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni - Sez. 2a

Prot. N. 7108/Op.
Segreto - Riservato personale
Urgentissimo

9 Marzo 1941 XIX

OGGETTO: Azioni marittime nemiche contro la Tripolitania.

A SUPERMARINA
A SUPERAEREO

Con riferimento al telegramma n° 01/2485/Op., del Supercomando A.S.I., diretto a questo Stamage, e inviato per conoscenza agli Enti in indirizzo, prego farmi conoscere, con la necessaria urgenza, le predisposizioni che gli Enti stessi intenderebbero adottare, specificando l'entità delle forze navali ed aeree che potranno intervenire nel caso rappresentato.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

COMANDO SUPREMO
UFF. OP. ESERC. SCACCH. AFRICA

Dispaccio in arrivo a mezzo telecitra da:

SUPERCOMANDO A.S.I.

M.P.A./M.P.A.
Trasmesso il 8.3.41 ore 22.15
Ricevuto il 8.3.41 ore 23.18
Decifrato il 8.3.41 ore 23.55
Diretto a: COMANDO SUPREMO

TESTO: N. 01/2485/Op. 8 marzo ore 20.45. Riferimento 6933/Op.

Dati numerosi accenni at possibili azioni nemiche da mare contro Tripolitania prego farmi conoscere su quale concorso di forze marittime et aeree (oltre a quelle in loco) potrei fare assegnamento nel caso dovesse verificarsi eventualità prospettata.

GARIBOLDI

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N.1B/4857

P.M. Ae. 10, 14 Marzo 1941-XIX

Segreto - Riservato alla persona

OGGETTO: Azioni Marittime contro la Tripolitania

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N° 21

Si fa riferimento al dispaccio n. 7108/Op in data 9 marzo c.a.

Le forze aeree della Libia, in considerazione delle necessità aeree di quel settore e nell'eventualità che possano verificarsi azioni dal mare contro la Tripolitania, saranno ulteriormente rafforzate con movimenti di prossima attuazione che prevedono:

— il trasferimento — già in corso — di un Gruppo B.T. su Br. 20, in sostituzione di altro su S.79, fortemente provato, che rientrerà in Patria per essere ricostruito;

— il trasferimento di uno Stormo B.T. su S.79, già pronto in Patria, che sarà attuato non appena sia stata ultimata la nuova organizzazione logistica della Tripolitania.

Qualora, poi, l'azione inglese contro le coste libiche dovesse avere effettiva attuazione, potranno concorrere alle operazioni militari, oltre alle forze della Libia, anche quelle dislocate in Sicilia, ed eventualmente i Reparti di volo del X° C.A.T.

Come noto, attualmente esistono in Sicilia uno Stormo B.T. su S.79 e due Squadriglie di aerosiluranti (una delle quali a Pantelleria). E previsto inoltre il trasferimento di un secondo Stormo su S.79, il cui movimento è peraltro stato temporaneamente sospeso, fino a che non sia chiarita la situazione in Egeo. Un gruppo di tale Stormo è tenuto pronto a partire per Rodi, nel caso che abbia a manifestarsi la temuta azione nemica contro il nostro Possedimento.

In relazione a quanto sopra, questo Superaereo è dell'avviso che le forze aeree disponibili in Tripolitania ed in Sicilia possano essere ritenute sufficienti a fronteggiare la situazione militare che venga eventualmente a determinarsi nelle coste Libiche, ove dovesse pronunziarsi un attacco inglese.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**
Ufficio Operazioni Sez. 1^a

Prot. N. 7207 Op.
Segreto

12 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Mezzi aerei per l'organizzazione militare del Sahara libico.*

ALL'ECC. IL CAPO DI S.M. R. AERONAUTICA

La situazione sul fronte sud del Sahara libico, per le gravi minacce anglo degaullistie che si profilano, è tale da rendere urgente ogni provvedimento atto a migliorare la nostra organizzazione militare, che ivi è basata essenzialmente sull'impiego di adatti mezzi aerei.

Supercomando A.S.I. informa che la 5^a Aerosquadra già Vi ha prospettato tale situazione, chiedendo un rinforzo di unità aeree.

Data l'importanza della questione Vi prego comunicarmi cosa Vi è possibile realizzare al riguardo.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/to Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/4859 Allegati 1

Segreto

P.M. Ae. 10, 14 marzo 1941-XIX

Risposta al foglio data 12/3/941-XIX
N. 7207/Op

OGGETTO: Mezzi aerei per l'organizzazione militare del Sahara Libico.

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

Si risponde al foglio n° 7207/Op in data 12 marzo u.s. di codesto Stato Maggiore Generale.

Il Comando della 5a Squadra ha prospettato a questo Superaereo la situazione del Sahara-libico con il foglio che si unisce in copia (omesso) e dal quale risulta che il Comando stesso :

- esclude la convenienza d'impiego di velivoli S.79 e Ju. 87;
- giudica scarsamente conveniente l'utilizzazione dei velivoli Cr.42;
- ritiene unica soluzione idonea allo scopo l'impiego di un Reparto tedesco di Me.110;
- considera opportuna, in mancanza di meglio, l'utilizzazione dei velivoli S.81.

In merito a quanto sopra si informa che:

L'Ufficio di Collegamento dell'Aeronautica Tedesca, interessato al riguardo, ha escluso la possibilità che il X C.A.T. possa assegnare un Reparto di Me. 110 per la difesa del Sahara-Libico, in considerazione della molteplicità dei compiti cui le poche unità da caccia tedesche debbono provvedere.

Sono stati recentemente inviati in Libia n° 11 Cr.42 muniti di speciali lancia-bombe alari, che potrebbero trovare conveniente impiego nel Sahara Libico. Si è interessato il Comando della 5a Squadra per sapere se ritiene opportuno d'incrementare il numero dei Cr.42 dotati di tale speciale sistemazione.

Non esistono più nella R. Aeronautica — ad eccezione di un Gruppo in Egeo — reparti dotati di velivoli S.81. I pochi esemplari di tale velivolo ancora esistenti sono in riparazione, per essere utilizzati presso le Scuole bombardamento.

Dei sei velivoli S.81 dati disponibili alla data attuale, dalle Ditte riparatrici, 4 sono stati assegnati all'Aeronautica dell'Egeo (v. telescritto IB-4452 data 7 marzo), e 2 saranno immediatamente inviati in Libia.

Sarà accelerata la riparazione dei velivoli del tipo in questione, per incrementare ulteriormente dotazioni delle Unità Saharaiane.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/4869

P.M. Ae. 10, 14 Marzo 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Impiego dell'Aviazione in A.S.I.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato maggiore Generale

P.M. N° 21

In riferimento allo schema allegato al foglio n. 6954/Op. in data 5 corrente, per ciascuno dei corrispondenti paragrafi si osserva:

1°) Le forze aeree Tedesche in Libia non dipendono dal Comando Superiore FF.AA. dell'A.S.I. e quindi tale Comando non può impartire ad esse ordini per la cooperazione con le forze italiane. Tale cooperazione avviene spontaneamente attraverso i contatti esistenti tra il Comando delle forze aeree tedesche in Libia e quello della 5ª Squadra Aerea. Qualora l'importanza delle decisioni da prendere fosse superiore a quello derivante dai normali interventi in campo tattico, oppure tendesse a portare a disposizioni di carattere permanente, gli accordi saranno presi tra Superaereo e l'Ufficio Germanico di Collegamento presso lo S.M. della R. Aeronautica.

2°) Il Comando Superiore FF.AA. può richiedere a Superaereo l'intervento di forze aeree italiane e tedesche dislocate nella Madrepatria.

3°) Superaereo non può ordinare al C.A.T. di svolgere determinate azioni, ma può soltanto richiedere che determinate azioni vengano svolte. In tal modo è stata lasciata al C.A.T. una libertà d'azione sufficiente a permettergli di agire con quella tempestività che è necessaria soprattutto nella guerra aeronavale ed aeromarittima. Superaereo è a conoscenza delle intenzioni operative del C.A.T. nel pomeriggio precedente alla giornata di azione, in modo da poter eventualmente intervenire qualora la situazione, nel teatro operativo previsto, consigli determinate limitazioni od una immediata disciplina d'azione.

Non è prevedibile alcun inconveniente se forze aeree tedesche o italiane partenti dalla Madrepatria, attaccheranno obiettivi sui quali possa essere portata l'offesa da Unità della 5ª Squadra. Infatti:

— le intenzioni operative del C.A.T. sono a conoscenza anche delle aliquote di forze aeree tedesche dislocate in A.S.I. e quindi della 5ª Squadra Aerea, attraverso il suo Ufficio di collegamento;

— l'intervento di forze aeree italiane della Madrepatria su obiettivi terrestri della Libia si verificherebbe, in generale, solo su richiesta del Comando 5^a Squadra o del Supercomando A.S.I.

4°) Si concorda, limitatamente alle forze aeree italiane; per quelle tedesche vale la riserva fatta al paragrafo 1°) circa le dipendenze del C.A.T. da Superaereo.

5°) Si concorda quando per «zona prossima alle nostre linee avanzate» si intenda quella nella quale i valori delle distanze tra forze terrestri nazionali e nemiche, siano tali da rendere possibili errori di riconoscimento degli obiettivi da parte degli equipaggi di volo.

Inoltre è da tener presente che, date le caratteristiche delle comunicazioni fra Superaereo e Comando Superiore FF.AA. dell'A.S.I., accordi «contingenti e precisi» potranno essere presi solamente quando si tratti di azioni complesse preordinate con conveniente anticipo di tempo.

In conclusione, sembra a questo Superaereo che:

— per quanto riguarda le forze aeree tedesche, i concetti relativi alle dipendenze ed all'impiego in A.S.I. siano chiaramente stabiliti nel foglio B/3112 in data 15 febbraio c.a. di questo Superaereo, trasmesso con elenco B/3111, stessa data, a codesto Stato Maggiore Generale;

— per quanto riguarda le forze aeree italiane, la prassi seguita finora sembra non abbia dato luogo ad inconvenienti e che, per conseguenza, i chiarimenti proposti in merito agli interventi aerei in A.S.I. non siano necessari.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB/5851 Allegati 2 (omessi) P.M. Ae. 10, 30 Marzo 1941-XIX
Segreto

OGGETTO: *Impiego dei mezzi.*

AL COMANDO DELLA 1^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 2^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 3^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 4^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 5^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA

Trasmetto copia dei Rapporti del R. Addetto Aeronautico a Berlino (omessi) sulle operazioni effettuate dall'Aeronautica del Reich nei giorni 26 e 27 corrente mese.

Tali rapporti, nelle loro schematiche linee, testimoniano i lusinghieri risultati ottenuti attraverso un impiego intelligente e razionale dei mezzi, suffragato dall'ardimento e dall'alto spirito aggressivo degli equipaggi germanici.

Segnalo quanto sopra perchè è mio intendimento — e deve essere ambizione di tutti i Comandanti — che i Reparti italiani siano spronati ad uguagliare, e possibilmente superare, i camerati dell'Aeronautica alleata, nella guerra contro il traffico marittimo, il cui esito è destinato ad avere importanza vitale, e sempre più preminente, nel corso degli avvenimenti che maturano i destini della Nazione.

Il materiale italiano può reggere benissimo il confronto con quello tedesco. Si tratta, soltanto, di impiegarlo bene. E non sarà mai ripetuto abbastanza che gli attacchi debbono essere fatti con direzione angolata sui 45 gradi, rispetto alle dimensioni longitudinali della nave, e da quota la più bassa possibile compatibilmente con le caratteristiche di scoppio delle bombe impiegate.

Si tratta, soprattutto, di guidare il velivolo con la decisa volontà di colpire.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. IB/4659

P.M. Ae. 10, 11 Marzo 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Esigenza E — Schieramento di sicurezza.*

AL COMANDO DELLA 1a SQUADRA AEREA

AL COMANDO DELLA 2a SQUADRA AEREA

e, per conoscenza:

AL COMANDO DELLA 3a SQUADRA AEREA

AL COMANDO DELLA 4a SQUADRA AEREA

In relazione a talune circostanze che potrebbero verificarsi con imminenza, nei riguardi della Jugoslavia, è necessario prevedere il seguente schieramento alla frontiera Est:

- 4° Stormo C.T. — Gorizia
- 7° Gruppo — Treviso
- 54° Stormo C.T. Comando Stormo Treviso
- 16° Gruppo — Udine
- Una Squadra C.T. (del 2° Stormo) — Altire di Pola
- 13° Stormo B.T. — Vicenza
- 99° Gruppo B.T. (del 43° St.) — Forlì
- 31° Gruppo B.T. (del 18° St.) — Aviano

Nella eventualità, i Reparti della 1a Squadra schierati nel territorio della 2a Z.A.T., passeranno agli ordini del Comando 2a Squadra per la durata della Emergenza.

Seguiranno istruzioni in merito.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE

TELEAVIO

Dal Stamage
N° 7393/Op.
Segreto - Riservato personale

20 Marzo 1941

ALL'ECC. BASTICO - Supercomando Egeo
e, per conoscenza:
ECC. PRICOLO

TESTO

Si provvede per inviare sensibile aumento aviazione aero-siluranti. Altra verrà inviata in caso di necessità per ripianare eventuali perdite. Ma occorre che codesta Aeronautica venga impiegata con maggiore spirito offensivo et non prevalentemente per ricognizioni le quali mancano al loro scopo quando non siano seguite da bombardamento o siluramento.

Inutile rammentare come siete nelle migliori condizioni per arrecare gravi danni al nemico le cui basi navali et le cui rotte sono a facile portata dell'aviazione di cui disponete.

Preparazione inglese nelle isole Egeo et sul territorio greco deve essere con ogni possibilità impedita o almeno temporaneamente ostacolata.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/lo Guzzoni

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 2^a

Prot. N. 7445/Op.

21 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Basi nemiche nell'Egeo.*

A SUPERMARINA
SUPERAEREO

e, per conoscenza:

EGEMOIL = RODI

Necessita ostacolare con ogni possibile mezzo il consolidamento delle basi aeree e navali inglesi nell'Egeo ed in Grecia, i cui sintomi sono da tempo palesi, sia nelle isole che nel Peloponneso.

Prego pertanto gli Enti in indirizzo di voler esaminare di urgenza — ciascuno per la parte di propria competenza — la possibilità di intensificare la nostra azione offensiva mediante

- le offese aeree
- le offese navali di superficie attuabili attraverso rapide puntate di incrociatori protetti o cercando di battere le corazzate, momentaneamente in stato d'inferiorità numerica in seguito alla recente azione aerosilurante (1)
- gli agguati di sommergibili
- la posa di sbarramenti sulle rotte di traffico
- il rinforzo delle scorte di carburante e di munizioni.

Il valore strategico delle posizioni in argomento — da riferire specialmente alla futura possibilità di riattivare i nostri traffici per i Dardanelli, dopo vinta la Grecia — giustifica qualsiasi sforzo, la cui attuazione sarebbe peraltro assai gravosa ad avvenuta sistemazione del nemico nelle basi accennate.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/lo Guzzoni

Nota (1) - Il 16 marzo gli equipaggi di due aerosiluranti tedeschi "He 111" del II./KG.26 del X Fliegerkorps avevano riferito, erroneamente, di aver silurato due navi da battaglia britanniche a sud di Creta.

**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**
Ufficio Operazioni Sez. 1^a

Prot. N. 7331 Op.
Segreto - Riservato personale

20 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Azione paracadutisti sull'istmo di Corinto.*

AL CAPO DI S.M. DELLA R. MARINA
AL CAPO DI S. M. DELLA R. AERONAUTICA

e, per conoscenza:

AL S.CAPO DI S.M. DEL R. ESERCITO
(riferimento 449 in data 16 c.m.)

Ho fatto porre allo studio presso Superesercito l'impiego di due btg. paracadutisti sull'istmo di Corinto allo scopo di occupare l'istmo stesso ed in particolare di impedire la distruzione dell'unico viadotto sul canale. Tale azione dovrà essere effettuata di sorpresa al momento opportuno: potrà precedere di un giorno soltanto l'arrivo all'istmo dei primi elementi delle nostre truppe.

Prego:

1°— Supermarina di studiare e predisporre, d'accordo con Superesercito, il concorso all'impresa con qualche Mas da lanciare nel golfo di Corinto non appena iniziata l'azione dei paracadutisti, allo scopo di fornire appoggio e protezione alla occupazione dello sbocco occidentale ed eventualmente di quello orientale del canale;

2°— Superaereo di prendere accordi con Superesercito per l'approntamento in tempo utile degli aerei occorrenti per il trasporto e di voler predisporre le eventuali scorte e le azioni aeree di preparazione e concorso alla operazione.

Desidero essere tenuto al corrente sulla preparazione dell'azione in questione

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/lo Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot N. 1B/5847

Segreto

P.M. Ae. 10, 30 Marzo 1941-XIX

Risposta al foglio data 20-3-1941/XIX
N.7331

OGGETTO: *Azione paracadusti sull'istmo di Corinto.*

AL STAMAGE

e, per conoscenza:

SUPERESERCITO

SUPERMARINA

Ho preso atto delle disposizioni contenute nel foglio sopracitato e resto in attesa di conoscere da Superesercito le modalità dell'operazione.

Per quanto riguarda l'approntamento dei mezzi aerei e le azioni di concorso della R. Aeronautica, osservo:

1°) la R. Aeronautica non possiede Reparti nè aliquote di velivoli particolarmente destinati al trasporto di paracadutisti e truppe da sbarco;

2°) ho saputo indirettamente che sono intervenuti, ad iniziativa dello S.M. del R. Esercito, accordi fra codesto Comando Supremo ed il Comando Supremo Germanico circa la cessione temporanea, da parte dell'Aeronautica del Reich, di Reparti aerei da trasporto, per l'attuazione di operazioni del genere di quella in argomento ed in tal caso la R. Aeronautica metterà a disposizione uno o due aeroporti e fornirà tutta l'assistenza necessaria;

3°) il lancio di paracadutisti — stando alla pluralità dei casi verificatisi nella guerra attuale — deve realizzare al massimo la sorpresa nel tempo e nello spazio ed è consigliabile perciò che venga effettuato di notte;

4°) in tali condizioni ritengo che sia sommamente utile non allarmare l'avversario con azioni preparatorie, perchè queste potrebbero sortire un effetto del tutto contrario a quello voluto;

5°) nel caso che l'operazione, com'è desiderabile, avvenga di notte, non è possibile farvi concorrere azioni sussidiarie da parte di altre forze aeree;

6°) qualora invece, per ragioni contingenti, il progettato impiego di

paracadutisti dovesse avvenire di giorno e richiedesse l'intervento della scorta, è necessario tener presente la limitata autonomia dei velivoli da caccia e la necessità quindi che siano state adeguatamente spostate in avanti le basi dell'Aeronautica Albania.

In base alle considerazioni sopra esposte, lo S.M. della R. Aeronautica provvederà a concretare le operazioni di concorso diretto e indiretto di sua competenza, in accordo con lo S.M. del R. Esercito.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1^a

Prot. N. 7848 Op.
Segreto

8 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Esigenza 2 P.*

A SUPERESERCITO
e, per conoscenza
SUPERMARINA
SUPERAEREO

Approvo il progetto 2 P. relativo all'azione dei paracadutisti sul Canale di Corinto, e ne autorizzo pertanto la diramazione ai Comandi interessati.

Restituisco la bozza del progetto.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/to Guzzoni

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 3^a

Prot. N. 7335/Op.

17 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Delimitazione zone d'azione delle forze aeree italiane e germaniche.*

A SUPERAEREO

Nell'imminenza dell'entrata in azione delle forze tedesche alla frontiera bulgaro-greca è necessario addivenire fin d'ora a una delimitazione delle zone d'azione italiane e tedesche contro la Grecia, anche nel campo aereo, per evitare dannose sovrapposizioni o lacune nell'impiego.

Prego farmi conoscere al riguardo il pensiero di codesto Stato Maggiore e quanto eventualmente sia stato concordato con la parte germanica.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/lo Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB/5283 Allegati 1 (omesso) P.M. Ae. 10, 21 Marzo 1941-XIX

Segreto

Risposta al foglio data 17.3.41

Sez. OP. N 7335

Segreto

OGGETTO: *Delimitazione zone d'azione delle forze aeree italiane e germaniche.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N° 21

Mi riferisco al foglio 7335/Op di codesto Comando Supremo, in data 17 marzo.

Gli accordi intervenuti con l'Ufficio Germanico di collegamento, il quale ha ricevuto le relative istruzioni da Berlino, contemplano la divisione del territorio continentale ed insulare greco in due zone di operazione, l'una assegnata alle Forze Aeree Germaniche dislocate in Bulgaria e l'altra alla R. Aeronautica in collaborazione con il X° CAT, secondo la carta allegata.

È stato fatto presente all'Ufficio Germanico di collegamento che la R. Aeronautica è sommamente interessata a controllare ed a battere le basi aeree nemiche adiacenti alla frontiera sud-orientale albanese e che pertanto sulla zona compresa tra la linea di demarcazione, il lago di Kastoria, il lago di Ostrovo e da qui per Nord fino alla frontiera greco-jugoslavia potranno agire sia le Forze Aeree Germaniche che le Forze Aeree Italiane.

Su questo argomento l'Ufficio Germanico di collegamento deve dare conferma scritta.

Ritengo opportuno far presente che, qualora sia stato raggiunto o sia in via di definizione un accordo analogo per delimitare le zone di operazione delle forze terrestri e marittime, sarebbe utile che tale accordo fosse in armonia, nelle sue linee generali, con quello raggiunto per l'impiego delle forze aeree.

Prego, pertanto, codesto Comando Supremo di voler tenere lo S.M. della R. Aeronautica al corrente degli ulteriori sviluppi della questione.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Div. Operazioni

ESIGENZA «E»

Segreto
Copia N° 19

Edizione 29 marzo 1941-XIX
Protocollo N° 1B-5934

SPECCHIO DISTRIBUZIONE DEL PRESENTE FASCICOLO

— Eccellenza il Primo Aiutante di Campo Generale di S.M. il Re e Imperatore	copia n.	1
— Eccellenza il Capo di S.M. Generale	» »	2
— Eccellenza il Capo di S.M. del R.Esercito	» »	3
— Eccellenza il Capo di S.M. della R.Marina	» »	4
— Il Capo dell'Ufficio Germanico di collegamento presso lo Stato Maggiore R. Aeronautica	» »	5
— Eccellenza il Capo di S.M. della R. Aeronautica	» »	6
— Eccellenza il Comandante la 1a Squadra Aerea	» »	7
— Eccellenza il Comandante la 2a Squadra Aerea	» »	8
— Eccellenza il Comandante la 3a Squadra Aerea	» »	9
— Eccellenza il Comandante la 4a Squadra Aerea	» »	10
— Eccellenza il Comandante la 5a Squadra Aerea	» »	11
— Il Comandante l'Aeronautica dell'Albania	» »	12
— Il Comandante l'Aeronautica della Sardegna	» »	13
— Il Comandante l'Aeronautica della Sicilia	» »	14
— Il Comandante l'Aeronautica dell'Egeo	» »	15
— Ufficio di Stato Maggiore della R. Aeronautica - Divisione Servizi	» »	16
— Ufficio di Stato Maggiore della R. Aeronautica - Divisione Mobilitazione	» »	17
— Ufficio di Stato Maggiore della R. Aeronautica - Supraereo — Ufficio Operazioni	» »	18
.....	» »	19
.....	» »	20

ESIGENZA «E»

1— Ipotesi

(Attuale guerra durante):

- a) conflitto Italia e Germania contro Jugoslavia;
- b) intervento probabile dell'Ungheria, della Romania e della Bulgaria a fianco dell'Italia e della Germania;
- c) Russia — Turchia. Atteggiamento incerto.

2 — Teatro d'operazione

Gli scacchieri d'operazione interessanti l'emergenza «E» sono:

- a) Fronte Nord-Est (Veneto);
- b) Fronte Sud-Est (Albania);
- c) Mare Adriatico e costiera dalmata.

3 — Schieramento (allegato A)

Lo schieramento è stato attuato con Reparti non direttamente oggi impegnati nel conflitto in atto e tratti dalla 1a e dalla 2a Squadra, raggruppati sotto il Comando della 2a Squadra Aerea.

La 4^a Squadra e l'Aeronautica Albania adegueranno eventualmente lo schieramento dei loro Reparti alle nuove esigenze, mediante spostamenti interni.

I concetti operativi che hanno presieduto allo schieramento dei Reparti della R. Aeronautica sono basati:

- sulle direttive ricevute dal Comando Supremo;
- sulla situazione generale derivante dall'alleanza italo-germanica;
- sulla collaborazione in atto tra la R. Aeronautica e l'Aeronautica del Reich;
- sulle necessità italiane nei riguardi della guerra terrestre alla frontiera Giulia ed alla frontiera albanese;
- sulle esigenze delle comunicazioni marittime tra i porti italiani e l'Albania.

4 — Divisione delle zone di operazione tra Italia e Germania

Sono stati presi accordi con lo S.M. Germanico per una ripartizione del territorio jugoslavo in zone di operazione rispettivamente assegnate all'Aeronautica Italiana ed all'Aeronautica del Reich.

Tale ripartizione risulta dalla cartina allegata (Allegato B) (omessa). Di massima le forze aeree italiane e germaniche agiranno ciascuna

nella zona di propria competenza.

Eventuali estensioni dei compiti, suggerite dal variare della situazione o da ragioni contingenti, saranno determinate da Superaereo.

Non esistono, al momento, intese circa la collaborazione aeronautica con l'Ungheria, con la Romania e con la Bulgaria, qualora queste nazioni entrino al nostro fianco.

È prevedibile, però, che la collaborazione ungherese, romena e bulgara, farà capo al Comando Germanico e non interferirà nella zona di operazione italiana.

5 — Situazione iniziale

Considerato che Jugoslavia e Grecia costituiscono un unico teatro di operazione e che è sommamente importante spezzare, fin dal primo momento, la continuità territoriale e le forze dei nostri due avversari, le operazioni italiane e tedesche avranno per scopo di eliminare prima la Jugoslavia e successivamente la Grecia.

L'operazione «Zara» non avrà attuazione.

Alla R. Aeronautica sono affidati i seguenti compiti principali.

— battere le forze aeree e le loro basi, nella zona indicata dalla cartina allegata;

— agire sulle basi navali della Dalmazia, contro le unità navali jugoslave ed eventualmente inglesi in Adriatico;

— concorrere alle operazioni terrestri, nella fase difensiva di primo tempo e nella fase offensiva successiva, (contemplato in un documento a parte).

Nella Croazia ed in Dalmazia dovranno essere evitati, in modo assoluto, danni agli abitati ed alla popolazione civile.

6 — Ripartizione dei compiti tra le G.U. dell'Armata Aerea.

In linea generale, tenuto conto dell'entità dei Reparti a disposizione e della posizione geografica degli obiettivi, la ripartizione dei compiti tra le G.U. interessate viene stabilita come segue:

IIa Squadra

— Obiettivi aeronautici terrestri e marittimi compresi tra Tarvisio e la congiungente Pescara-Spalato, esclusa la base navale di Spalato.

IVa Squadra

— Obiettivi aeronautici terrestri e marittimi compresi tra la congiungente Pescara-Spalato, inclusa la base di Spalato, e la frontiera albanese.

— Obiettivi aeronautici e terrestri nella fascia di territorio adiacente alla frontiera albanese, dal mare al confine jugoslavo-greco.

Aeronautica Albania

— Obiettivi aeronautici e terrestri nella fascia di territorio adiacente alla frontiera, secondo quanto detto per la IVa Squadra ed in collaborazione con questa

Tenere presente che l'Aviazione jugoslava ha in servizio velivoli S. 79 e Me. 109.

Per le operazioni contro la Grecia *la IVa Squadra e l'Aeronautica Albania* assolveranno gli abituali compiti di cooperazione, regolando l'impiego delle forze in base alla situazione contingente, secondo gli ordini di Superaereo e le richieste del Comando Superiore Albania.

7 — Criteri e direttive per l'impiego dei Reparti dell'A.A.

Le operazioni dell'A.A. dovranno essere iniziate subito e condotte, specialmente nella fase iniziale, con la massima intensità possibile.

In considerazione dell'atteggiamento difensivo, ordinato in un primo tempo all'Esercito, ed in considerazione che tutto il territorio continentale nazionale è facilmente raggiungibile dal volo, si prescrivono come primi obiettivi ed immediati le forze aeree e le basi nemiche.

L'azione di contro-aviazione deve tendere a distruggere, rendere inoperante, l'efficienza aeronautica del nemico e ad impedire l'utilizzazione eventuale delle basi jugoslave da parte dell'aviazione inglese.

Il giorno X, nell'attacco contro le basi aeree, dovranno essere impiegati tutti velivoli disponibili, effettuando anche 2 o 3 azioni nella giornata.

A tale operazione dovranno partecipare, quando è possibile per la distanza dagli obiettivi, anche i Reparti da caccia con il mitragliamento sui velivoli a terra.

È ugualmente importante neutralizzare, fin dal primo momento, la minaccia delle modeste forze navali jugoslave contro le nostre coste adriatiche e contro il traffico per l'Albania, nonchè impedire l'utilizzazione delle basi jugoslave da parte di unità navali inglesi.

In particolare:

la IIa Squadra dovrà effettuare le seguenti operazioni:

- giorno X-1 ricognizioni fotografiche sulle basi navali del tratto di coste dalmate ad essa assegnato, se avrà già a disposizione il velivolo con attrezzatura fotografica speciale — in caso contrario la ricognizione sarà ordinata da Superaereo ad altro velivolo;
- giorno X bombardamento e mitragliamento delle basi aeree

- nel territorio di sua competenza;
bombardamento della base navale di Sebenico;
crociere di protezione sui principali centri nazionali (Venezia-Trieste-Pola);
eventuale protezione dello schieramento terrestre;
e seguenti — ripetere le azioni del giorno X estendendole ad altri obiettivi, che nel frattempo siano stati individuati ed a quelli che verranno di volta in volta indicati da Superaereo;
- giorno X+1

la IVa Squadra:

- giorno X-1 ricognizione fotografica sulle basi di Spalato e Cattaro;
- giorno X bombardamento e mitragliamento contro le basi aeree comprese nel territorio ad essa assegnato;
bombardamento della base di Spalato ed eventualmente di Cattaro;
ricerca e attacco di unità di superficie e subacquee, d'accordo ed in collaborazione con la R.M.;
appoggio all'Esercito sulla frontiera albanese, in ispecial modo sul settore di Scutari;
crociere protettive sui porti di Bari, Brindisi e Taranto;
- giorno X-1 e seguenti ripetere le azioni del giorno X estendendole ad altri obiettivi individuati, o segnalati da Superaereo;

Aeronautica Albania

- giorno X e seguenti — bombardamento delle basi aeree nella fascia di territorio ad essa assegnata;
crociere caccia su Tirana, Durazzo e Valona, eventualmente diminuendo la protezione sul fronte greco;
concorso alle operazioni dell'Esercito, in ispecial modo sul settore di Scutari.

Per ottenere gli elementi informativi necessari alla condotta delle operazioni di cui sopra i Comandi di G.U. si varranno:

- delle «Monografie degli obiettivi» e delle «Schede operative» già in loro possesso;
- delle notizie complementari, che verranno di volta in volta trasmesse da Superaereo od ottenute direttamente;
- dei risultati delle ricognizioni aeree effettuate da ciascuna G.U.

od ordinate da Superaereo.

Viene richiamata l'attenzione dei Comandi di G.U. sulla importanza e sulla assoluta necessità che le ricognizioni strategiche abbiano carattere estensivo e continuativo destinandovi, in mancanza di mezzi appositi, velivoli dei Reparti da bombardamento.

Tali ricognizioni dovranno essere sempre suffragate da rilievi fotografici.

Operazioni difensive

Dovranno essere disposte con il concetto di difendere i centri più importanti del territorio di giurisdizione di ciascuna G.U. e soprattutto i porti adriatici.

In linea di massima la Caccia dovrà essere impiegata su *allarme*, ad eccezione che sui porti, per la cui protezione potranno essere disposti servizi di crociera saltuaria, anche di pochi apparecchi.

Sarà cura, pertanto, dei Comandi di G.U. di perfezionare il collegamento organi della DICAT ed i Reparti da Caccia.

La IIa Squadra organizzerà, nel più breve tempo possibile, sezioni di Caccia Notturna sulle località di Gorizia— Ronchi— Treviso— Bologna.

Il Comando della Ia Squadra e quello della IIIa Squadra, ai quali è inviato il presente documento, hanno l'incarico di perfezionare il sistema della difesa aerea, diurna e notturna, nel territorio di dislocazione dei rispettivi Reparti.

CONCORSO DELL'ARMATA AEREA ALLE OPERAZIONI DELL'ESERCITO

Il concorso dell'Armata Aerea alle operazioni dell'Esercito sul fronte Nord Est deve avere, soprattutto, lo scopo di:

- a) ostacolare l'afflusso delle forze avversarie;
- b) neutralizzare e ritardare al massimo azioni di forza, concorrendo allo sbarramento della frontiera.

Dal seguente elenco, e dallo schizzo allegato, risaltano gli obiettivi interessanti tale concorso.

OBIETTIVI DI MAGGIORE IMPORTANZA
(vedasi allegato C)

N. indicativo sullo schizzo	Obiettivo	Caratteristiche	Scopo dell'azione
1	Lubiana	Ponte ferr. a Vic sul Gradasca ponti ferr. e rot. a Lubiana sul Ljubljaničat ponti ferr. e rot. a Jazica sul Sava stazione ferroviaria comandi, caserme e depositi vari stazione r.t.	Neutralizzare il centro di afflusso e logistico delle forze destinate al settore M. Forno - M. Pomario
2	Zidani Most	Nodo e impianti ferr. ponte ferr. e rotabile sul Savinja	Paralizzare il nodo delle comunicazioni che adducono a Lubiana da Nord-Est e da Zagabria.
3	Ogulin-Ostarje	Nodi ferroviari - ponti ferr. sul Mrzenica a Ostarje e in regione Ponori ponti rot. sul Dobra e sul Mrzenica comandi, caserme, depositi, ecc.	Neutralizzare il centro di afflusso e logistico delle forze destinate al settore M. Pomario - Fiume
4	Karlovac	Nodo ferroviario - ponti ferr. sul Kupa a Karlovac a Zorkovac e Skakavac ponti rot. sul Kupa a Karlovac ed a Mahiono, sul Mrzenica a Mostanje caserme e depositi vari	Paralizzare il centro di smistamento delle comunicazioni che adducono a Lubiana e al settore Pomario - Fiume
5	Zagabria-Zapresic	Impianti ferroviari ponti ferr. e rot. sul Sava ponti ferr. e rot. sul Krapina a Zapresic Stazione r.t. (Otok) comando, caserme, depositi, magazzini, ecc. nodo ferroviario di Zapresic	Paralizzare il centro ferroviario e logistico di massima potenzialità per lo scacchiere Giulio

OBIETTIVI IMPORTANTI
(vedasi allegato C)

N° indicativo sullo schizzo	Obiettivo	Caratteristiche	Scopo dell'azione
6	Banova Jaruga	Stazione ferroviaria ponti ferr. e rot. sul Jlova, sul Biela e sul Pakra	Interrompere l'asse ferroviario, principale dell'avversario nei punti di maggiore sensibilità
7	Novska-Jasenovac	Impianti ferroviari ponte ferr. sul Sava e rot. sul Veliki Strug	
8	Novo Mesto	Ponti ferr. e rot. sul Krka	Interrompere collegamenti tra Lubiana, Karlovac e Zagabria

OBIETTIVI EVENTUALI
(vedasi allegato C)

N° indicativo sullo schizzo	Obiettivo	Caratteristiche	Scopo dell'azione
9	Pragersko	Nodo ferroviario ponti sul Polskara	Paralizzare le affluenze a Lubiana dalla regione di Maribor - Varazdin a integrazione della azione 2
10	Nova Kapela	Impianti ferroviari ponti ferr. sul Sicanski a Nova Kapela, sul Kovacevac a Batrina, sull'Orljava a Luzane	Completamento della interruzione 6 e 7 e paralizzazione dell'allacciamento all'asse ferr. princip. dell'asse settentrionale

11	Nazice	Ponti ferr. e rot. sul Breznica a Breznica	Interrompere l'asse ferroviario settentrionale
12	Vrobovsko	Ponti ferr. e rot. sul Dobra a Vrbovsko a Hambariste, a Ljubosina	Integrazione dell'azione 3 - Interdizione collegamento rotabile Karlovac - Fiume
13	Sissak-Caprag	Nodo ferroviario ponte ferr. sul Kupa	Completamento come per l'obiettivo 10 e interruzione della diramazione su Karlovac dell'asse ferroviario princip.
14	Zabok	Nodo ferroviario	Interdizione provenienze dalla regione Koprivnice - Varazdin a integrazione dell'azione 5
15	Maribor	Caserme, depositi, ponti, impianti ferroviari	Neutralizzazione del centro di mobilitazione
16	Varazdin	Caserme, depositi, impianti ferroviari	Neutralizzazione del centro di mobilitazione

Il concorso dell'Armata Aerea alle operazioni dell'Esercito, inoltre, potrà avere anche carattere contingente ed esplicarsi all'infuori degli obiettivi elencati. Tale attività sarà di volta in volta ordinata dal Superaereo e stabilita mediante rapporti diretti tra il Comando della 2a Squadra Aerea e il Comando di G.U. dell'Esercito interessato.

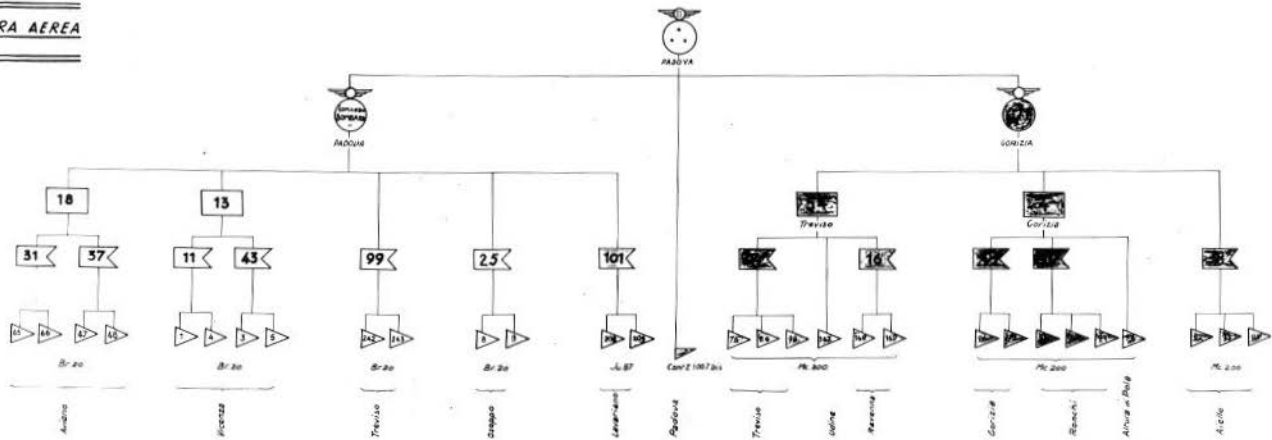
Non si elencano gli obiettivi dei quali è richiesto, da parte dell'Esercito, la protezione aerea, poichè essi sono nella quasi totalità compresi nella portata dello schieramento previsto per i Reparti da Caccia.

EMERGENZA "E" (Allegato A).

SCHIERAMENTO REPARTI II^a SQUADRA AEREA

29 Marzo 1941-XIX-

SEGRETO



SEGRETO

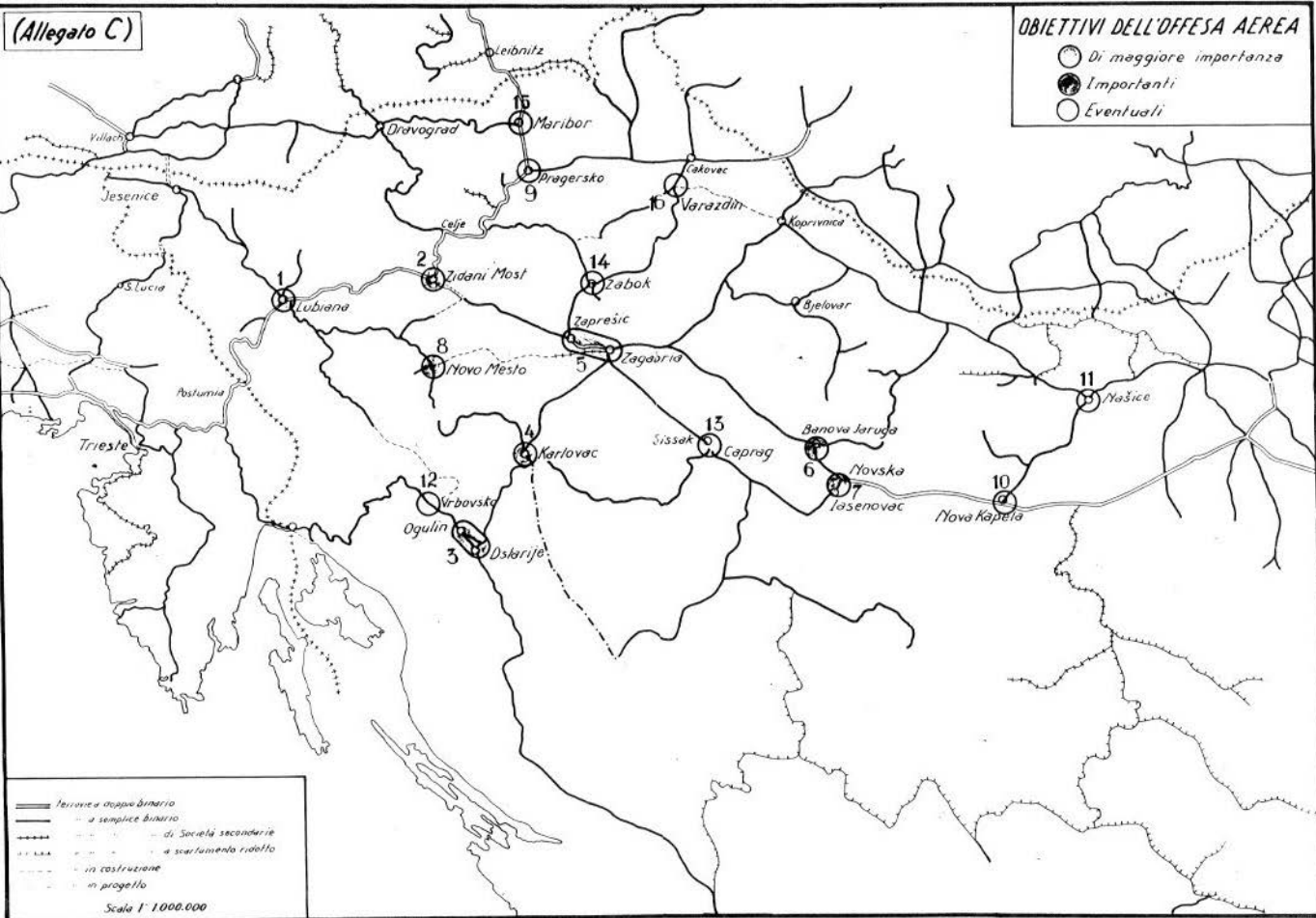
"EMERGENZA E"

Concorso dell'Armata Aerea alle operazioni dell'Esercito
Obiettivi dell'Armata Aerea - Copia N.° 19

(Allegato C)

OBIETTIVI DELL'OFFESA AEREA

- Di maggiore importanza
- Importanti
- Eventuali



COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1a

Prot. N. 6694/Op.
Segreto

30 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Operazioni contro la Jugoslavia.*

ECC. ROATTA CAPO DI S. M. DEL R. ESERCITO
ECC. RICCARDI CAPO DI S.M. DELLA R. MARINA
ECC. PRICOLO CAPO DI S.M. DELLA R. AERONAUTICA

e, per conoscenza:

ECC. BERGIA SOTTOCAPO DI S.M. PER LA DIFESA TERRITORIO

1°— In seguito alla nuova situazione creatasi in Jugoslavia in conseguenza del colpo di stato, è stato deciso — a meno che la Jugoslavia, con una immediata smobilitazione, non dia sicuro affidamento di rimanere inattiva — di eliminare prima la Jugoslavia e poi la Grecia, così da avere l'indispensabile sicurezza alle spalle per poter operare contro quest'ultima.

2°— Giorno X forze tedesche, penetrando in territorio jugoslavo, avanzeranno su Salonico.

Giorno X + 1 ed X + 2 altre forze tedesche motorizzate penetreranno in Jugoslavia in direzione di Uskub così da eliminare ogni contatto fra Jugoslavia e Grecia.

Giorno X + 9 l'armata tedesca di Graz punterà per la valle della Sava in direzione di Belgrado, in concomitanza probabilmente con una azione ungherese.

3°— E stato richiesto all'Alleato:

— di effettuare l'azione su Uskub il giorno X, contemporaneamente alla azione su Salonico, e di spingerla sino verso il confine albanese; per migliorare la situazione delle nostre forze in Albania;

— che l'azione germanica sia estesa anche ad occidente della valle della Sava, in direzione Colje-Lubiana-Kocevjc-Ogulia, in modo abbia immediata diretta influenza sulle forze jugoslave schierate alla fronte italiana.

4°— L'Esercito deve:

— assicurare la difesa della frontiera giulia;

— mettersi in grado di sviluppare una azione partendo dalla fronte

giulia, con il massimo possibile di forze, tendente alla fronte Spalato-Jaico. Azione da svolgere il più presto possibile, comunque non prima che si sia fatta sentire l'azione germanica sul tergo dello schieramento jugoslavo che fronteggia la nostra 2a armata.

5°— I rinforzi alla 2a armata (foglio 7610/Op in data 27 marzo di questo Stato Maggiore Generale) devono affluire alla armata il più presto possibile, con la successione indicata nel foglio 4090 in data 28 corrente dello S.M.R. Esercito. Fa eccezione la divisione Messina, che, come da ordini già impartiti, deve essere inviata in Albania.

6°— Nessun rinforzo dovrà essere inviato a Zara.

7°— La Marina, a partire dal giorno X, deve,

— effettuare tutte le azioni, che la situazione potrà consentire, per distruggere la marina jugoslava ed impedire a naviglio britannico e greco di raggiungere le basi jugoslave;

— continuare ad assicurare le comunicazioni marittime con l'Albania e la Libia.

8°— L'Aeronautica, a partire dal giorno X, deve:

— effettuare le azioni di controaviazione tendenti a distruggere l'aviazione jugoslava ed impedire alle forze aeree britanniche e greche di valersi delle basi jugoslave;

— agire sulle basi navali di Spalato e Sebenico;

— concorrere alle azioni terrestri con il bombardamento di obiettivi da determinare in accordo con l'aviazione del Reich, tenendo presenti obiettivi e loro importanza relativa indicati nel documento 5 del fascicolo «Concorso della R. Aeronautica alle operazione del R. Esercito» diramato dallo S.M.R. Esercito con n° 4000 di prot. in data 20 aprile 1940/XVIII.

In Croazia verranno assolutamente risparmiati gli abitati.

9°— Sono state già date disposizioni a Supercomando Albania perchè provveda a difendere la frontiera verso la Jugoslavia.

I trasporti, tedeschi ed italiani, per la Libia non devono— possibilmente — subire rallentamenti.

È indispensabile la più assoluta segretezza.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

MEMORIA DEL GENERALE PRICOLO

31 Marzo 1941

Appunto per il DUCE

ESIGENZA JUGOSLAVIA

Vi informo, *DUCE*, sui provvedimenti in corso per l'attuazione dello schieramento delle unità aeree, per l'eventualità di un conflitto con la Jugoslavia:

2a Squadra Aerea (Padova):

— <i>bombardamento:</i>	18° Stormo B.T.	<i>Aviano</i>	Br. 20 n° 30
	13° Stormo B.T.	<i>Vicenza</i>	id. n° 30
	25° Gruppo B.T.	<i>Osoppo</i>	id. n° 15
	99° Gruppo B.T.	<i>Treviso</i>	id. n° 15
totale			n° 90

— *caccia:*

4° Stormo C.T.—	{	3 Squadriglie	<i>Ronchi</i>	Mc. 200 n° 60
		2 Squadriglie	<i>Gorizia</i>	
		1 Squadriglia	<i>Altare di Pola</i>	
54° Stormo C.T.—	{	3 Squadriglie	<i>Treviso</i>	Mc. 200 n° 54
		2 Squadriglie	<i>Ravenna</i>	
		1 Squadriglia	<i>Udine</i>	
8° Gruppo —			<i>Ronchi</i>	Mc. 200 n° 36
Sezione caccia notturna	{		<i>Gorizia</i>	Cr. 42 n° 12
			<i>Treviso</i>	
			<i>Iesi</i>	
			<i>Bologna</i>	
		totale		n° 162

4a Squadra Aerea (Brindisi):

Dalle unità dipendenti dalla 4a Squadra vengono sottratti i seguenti reparti:

- 37° Gruppo B.T. (Br. 20) — trasferito ad Aviano per completare il 18° Stormo
- 208a Squadr. «picchiatelli» — trasferita a Tirana, per completare il 101° Gruppo «picchiatelli».

Albania

Viene completato, come sopra detto, il 101° Gruppo «picchiatelli».

Nell'eventualità che debba essere sgombrato il campo di *Scutari* è previsto il trasferimento temporaneo sull'aeroporto di *Foggia*, dei seguenti reparti:

- 104° Gruppo (S.79)
- 40° Gruppo (Br. 20)

Come riserva eventuale viene tenuto il 10° Stormo (su n° 30 S.79), attualmente a Viterbo.

**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**
Ufficio Operazioni Sez. 1^a

Segreto Prot. N. 7747 Op.

1° Aprile 1941 - XIX

OGGETTO: Inizio operazioni contro la Jugoslavia.

ECC. CAVALLERO - COM. SUP. FF.AA. ALBANIA
ECC. ROATTA - CAPO DI S. M. DEL R. ESERCITO
ECC. RICCARDI - CAPO DI S.M. DELLA R. MARINA
ECC. PRICOLO - CAPO DI S.M. DELLA R. AERONAUTICA

A seguito delle direttive emanate dal Duce con foglio 7740 Op. in data 31 marzo c.a., comunico:

- 1° — Con *tutta* probabilità il giorno X sarà il 5 aprile;
 - le azioni tedesche in direzione di Salonico e di Yskub saranno iniziate contemporaneamente tale giorno;
 - l'azione tedesca della Stiria in direzione di Zagabria e Belgrado avrà il concorso di una azione ungherese pure su Belgrado; inizierà il 12 aprile;
 - O.K.W. ritiene che l'avanzata su Zagabria determinerà il cedimento del fronte giulio.
- 2° — L'inizio dell'azione offensiva della 2^a armata sia previsto per il giorno 15 aprile.
- 3° — Per la ripartizione della zona d'azione tra l'Aeronautica italiana e quella tedesca il Capo di Stato Maggiore della R. Aeronautica prenda diretti accordi con il Maresciallo Goering.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/to Guzzoni

SUPERMARINA

Prot. N. 6021-S-Sup
Segreto

1 Aprile 1941-XIX

ARGOMENTO: *Esigenza E.*

Riferimento vostra richiesta telefonica in data di ieri.

1°— L'attività che dovrà svolgere la ricognizione marittima in relazione alla esigenza E. sarà di massima quella indispensabile alla scorta del traffico lungo la costa adriatica ed alla ricerca di unità navali nemiche fuori delle acque jugoslave.

Per far fronte a tale attività lo schieramento dei reparti in Adriatico sarà rafforzato.

2°— L'attività che potrà essere richiesta ad Armera ai fini marittimi sarà di massima la seguente:

a) Collaborazione nella vigilanza, con esplorazioni sulle basi navali di Sebenico (La Maddalena) e Cattaro (Teodo e Kumbor);

b) Azioni offensive contro unità di superficie, sommergibili all'ormeggio a Teodo, impianti delle basi navali su citate;

c) Azioni eventuali contro opere di difesa di località costiere contro cui siano previste operazioni combinate.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Campioni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB-6055

P.M. Ae. 10, 2 Aprile 1941-XIX

Segreto - Riservato alla persona

OGGETTO: *Esigenza «E» - Flotta jugoslava.*

AL COMANDO DELLA 4a SQUADRA AEREA

e, per conoscenza:

AL COMANDO DELLA 2a SQUADRA AEREA

AL COMANDO AERONAUTICA ALBANIA

Viene segnalato con insistenza che, in caso di conflitto, la flotta jugoslava tenterebbe di raggiungere le basi greche. Il fatto appare del tutto verosimile, pertanto è assolutamente necessario prevedere azioni offensive tendenti ad impedire che detta flotta attraversi incolume il canale d'Otranto.

Premesso che le autorità marittime provvederanno in merito secondo direttive di Supermarina per cui è opportuno che codesto Comando prenda, in proposito, contatto con «Marina Brindisi» si dispone quanto segue:

a) fra le ricognizioni previste per il giorno X-1 sia compreso il rastrellamento del medio e basso Adriatico integrando quelle già previste dalla ricognizione marittima.

b) Nel caso che il giorno X fosse definito in tempo debito, iniziare le ricognizioni di cui sopra fin dal giorno X-2.

c) Ricognizioni siano compiute estesamente ogni giorno e continuate durante la notte (impiegando razzi illuminati) con particolare riguardo alla zona più ristretta del canale.

d) Tenere, nel giorno X-1, sempre pronta a partire su allarme — giorno e notte — un'aliquota di velivoli offensivi.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to G. Santoro

**DER DEUTSCHE GENERAL BEIM HAUPTQUARTIER
DER ITAL. WEHERMACHT
(Militär-Attachè Rom)**

Nr. 12

Rom, den 3.4.41

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

Ho l'onore di comunicarVi il seguente telegramma del Comando Supremo Germanico:

È sempre ancora l'intenzione e la proposta dell'Arma Aerea Italiana di prevedere una profonda zona di ricognizione e di combattimento sopra la regione croata e così d'innanzi al fronte della 2. Armata Germanica.

Questo procedimento produrrà con assoluta certezza seri confondimenti tanto nell'aria quanto sulla terra.

Davanti al fronte della 2. Armata Germanica le azioni aeree non possono essere riservate che all'Arma Aerea Germanica.

Come si è già fatto caso, la situazione esige inoltre in primo luogo un concentramento di tutte le disponibili formazioni aeree italiane contro la minaccia nel fianco e nella schiena in Albania e, soltanto più tardi, quando la 2. Armata Italiana avrà libertà di movimento, un impegno nella zona d'azione di questa armata.

Si desidererebbe però, che l'Aeronautica Italiana partecipasse all'assalto aereo e al combattimento delle basi aereo-navali jugoslave per impedire una fuga degli idrovolanti jugoslavi nelle acque di sovranità greca od inglese. La coincidenza temporale col primo attacco dell'Arma Aerea Germanica sarà garantita dal X. Corpo Aereo Germanico.

Il Maresciallo Keitel ritiene necessario ed urgente un accordo in questo senso.

GENERALE DI BRIGATA
F/vo von Rintelen

Nota a mano: Confermare tutto.

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1a

Prot. N. 7845/Op. Allegati 1
Segreto

3 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Promemoria del generale von Rintelen.*

ALL'ECCELLENZA PRICOLO - Capo di S.M. R. Aeronautica

L'addetto militare tedesco mi ha sottoposto l'allegato promemoria tendente ad ottenere talune modifiche alle direttive operative emanate da codesto Superaereo. (Vedi pag. 571).

Vi prego, Eccellenza, di volerne esaminare il contenuto e riferirmi, possibilmente in giornata, se ed in quanto convenga aderire alla richiesta germanica.

p. IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
d'ordine
Il Generale Addetto
F/to Magli

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. B/6131 Allegati 3 (omessi)

3 Aprile 1941-XIX

Segreto - Doppia busta

OGGETTO: *Pro-memoria Generale Rintelen circa zone di operazione della R. Aeronautica.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

Mi riferisco al pro-memoria del Gen. Rintelen inviatomi in esame, con foglio 7845/Op. del 3 aprile, di codesto Comando Supremo.

L'ipotesi di guerra contro la Jugoslavia presentatasi all'improvviso e con carattere di estrema urgenza, non ha dato la possibilità di elaborare tempestivamente un piano di operazioni comune tra la R. Aeronautica e l'Aeronautica del Reich, come sarebbe stato desiderabile.

Il Superarero aveva preso subito contatto con l'Ufficio Germanico di Collegamento, abbozzando una proposta di ripartizione di zone di operazione per le due Aeronautiche alleate; proposta che dall'Ufficio Germanico di Collegamento veniva inoltrata a Berlino senza che avesse avuto la mia sanzione e, comunque, senza che essa rappresentasse la richiesta ufficiale e definitiva della R. Aeronautica, sulla quale mi sarei riservata la sanzione di codesto Comando Supremo se nel frattempo non mi fosse pervenuto il suo foglio 7747/Op, in data 1 aprile.

Venuto in possesso di maggiori elementi di giudizio, attraverso le comunicazioni ricevute circa le intenzioni ed i progetti operativi, italo-germanici, ho ritenuto utile richiedere che— lasciando inalterate le richieste iniziali— fosse conferita alla R. Aeronautica la possibilità di agire con maggiore estensione, in collaborazione per questo secondo settore del territorio jugoslavo, con l'Aeronautica del Reich.

In tale determinazione sono stato indotto dalle seguenti considerazioni:

— che deve essere compito della R. Aeronautica effettuare fin dal primo momento azioni di contro-aviazione tendenti a distruggere l'aviazione jugoslava ed impedire alle forze aeree britanniche e greche di valersi delle basi jugoslave, come indicato poi anche da codesto Comando Supremo allo stesso paragrafo 8° del citato foglio 6694/Op del 30 marzo;

— che tali azione di contro aviazione dovessero essere estese non solo ai campi efficienti alla frontiera, non occupati, ma anche a quelli più

nell'interno, sui quali presumibilmente saranno dislocati i Reparti da bombardamento jugoslavi;

— che si dovesse in ogni caso, neutralizzando l'efficienza aeronautica jugoslava, impedire all'avversario di effettuare attacchi contro i maggiori ed i più esposti centri nazionali (Venezia, Padova, Trieste, Pola, Fiume), contro i quali si deve supporre agirebbero le forze aeree dislocate nella Croazia;

— che per condizioni atmosferiche avverse sulla fascia alpina potrebbe essere impedito o reso difficile l'intervento delle forze aeree germaniche, e possibile invece quello delle forze aeree italiane e sarebbe assurdo che le nostre forze non potessero intervenire solo per una questione di demarcazione delle zone assegnate.

Le considerazioni di cui sopra sono state ripetutamente illustrate a Berlino, sia tramite l'Ufficio Germanico di Collegamento che tramite il R. Addetto Aeronautico, e ritengo che siano pienamente condivise da codesto Comando Supremo.

Come è stato diposto nel documento «Esigenza E» diramato alle G.U. Aeree interessate all'operazione e come ho confermato verbalmente all'Ufficio Germanico di Collegamento, la R. Aeronautica intende riservarsi la facoltà di battere, nella zona controversa, soltanto le basi aeree e più precisamente le forze aeree avversarie, allo scopo di prevenire l'attacco dei nostri centri, contro il quale non può costituire nei primi giorni sufficiente garanzia l'avanzata dell'Esercito Germanico della Marca Orientale.

Il timore da parte germanica che le operazioni aeree italiane possano danneggiare opere ed impianti utili al movimento dell'esercito alleato od al successivo trasferimento di unità aeree, non esiste in quanto sono state date disposizioni alla 2a Squadra di attaccare soltanto gli aeroporti e che in questi l'unico obiettivo dovrà essere costituito dai velivoli in essi dislocati, effettuando, ad ovest e sud-ovest della linea Zagreb-Sisak-Prijedar Benja Luka, esclusivamente azioni di mitragliamento.

Le basi dell'aviazione marittima, saranno battute senza discriminazione di obiettivi.

In seguito a nuovi colloqui avvenuti oggi con l'Ufficio Germanico di Collegamento, questo ha riconosciuto la fondatezza delle considerazioni sopra esposte e ritengo quindi che non verranno fatte ulteriori obiezioni da parte dello S.M. Germanico.

Per chiarimento di codesto Comando Supremo vengono trasmessi i seguenti allegati:

a) telex 1991 in data 1 aprile, del R. Addetto Aeronautico a Berlino;

b) telex 1B/5972, stessa data, del Superaereo, in risposta al pre-

cedente;

c) carta dimostrativa dello schieramento dell'Aviazione jugoslava.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B
Prot. N. 1B/6215

Posta Militare Ae. 10, li 4 Aprile 1941-XIX

Doppia busta - Riservata alla persona

OGGETTO: Esigenza "E" - Zone di operazioni della R. Aeronautica

ALL'UFFICIO GERMANICO DI COLLEGAMENTO
PRESSO LO S.M. DELLA R. AERONAUTICA

SEDE

A conferma delle intese verbali intervenute ieri tra l'Eccellenza il Capo di S.M. della R. Aeronautica ed il rappresentante di codesto Ufficio si precisa che contro gli aeroporti della Croazia, ad ovest e sud-ovest della linea Zagreb - Sisak - Prijedar - Benja Luka inclusa, verrebbero effettuate esclusivamente azioni di mitragliamento con velivoli da caccia. I Reparti da bombardamento, invece, verrebbero impiegati in attacchi sulle basi aero-navali e sull'aeroporto di Monstar e sugli aeroporti eventualmente occupati da velivoli nemici ad ovest della linea di demarcazione passante poco a levante di Monstar.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Gen. Santoro

**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**
Ufficio Operazioni Sez. 3a

Prot. N. 7884/Op. Allegati 1

5 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Trasmissione.*

A ECCELLENZA PRICOLO - Capo di Stato Maggiore per la R. Aeronautica

A seguito della precedente comunicazione Vi trasmetto, Eccellenza, copia del foglio n° 128 in data 4 corrente dell'Ufficio dell'Addetto Militare Tedesco.

d'ordine
IL GENERALE ADDETTO
F/to Magli

COPIA

**DER DEUTSCHE GENERAL BEIM HAUPTQUARTIER
DER ITAL. WEHRMACHT
(Militär - Attacchè Rom)**

N° 128

Rom, den 4.4.41

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

Riferendomi alla nota 127, comunicatoVi il 3 4.41, ho l'onore oggi di trasmetterVi il contenuto di un altro telegramma del Comando Supremo Germanico.

Ancora le intenzioni dell'Arma Aerea Italiana non sembrano accorgersi delle nostre proposte: tutti gli aeroporti jugoslavi saranno attaccati e distrutti dall'Arma Aerea Germanica. Un velivolo jugoslavo partendo da Agram ha già atterrato a Vienna: altri seguirebbero. Oltre gli attacchi contro basi navali jugoslave si desidererebbe ancora la distruzione dell'aerodromo di Mostar da parte dell'Arma Aerea Italiana.

Per il resto l'Arma Aerea Germanica dev'essere sicura d'incontrare esclusivamente apparecchi nemici.

GENERALE DI BRIGATA
F/to V. Rintelen

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio operazioni

Prot. N. 7912 Op.
Segreto - Urgentissimo

5 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Zone di operazione in Jugoslavia.*

A SUPERAEREO

Partecipo che, in esito alle direttive emanate dal DUCE, le richieste dell'O.K.W. nei riguardi della limitazione delle zone di operazione in Jugoslavia tra la R. Aeronautica e l'Aeronautica del Reich debbano essere integralmente accolte.

Nel mentre pertanto prendo atto di quanto comunicatomi da codesto Superaereo con f. N° 1B/6131 del 3 corrente, preciso che la R. Aeronautica dovrà concentrare le sue offese essenzialmente sugli obiettivi direttamente interessanti il fronte albanese; dovrà inoltre battere gli obiettivi costieri — in particolar modo la base di Cattaro — e le forze aeree nemiche nelle basi di Mostar.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/6803

P.M. Ae. 10, 2 Aprile 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Esigenza «4 B»*

AL COMANDO DELLA 4a SQUADRA AEREA
AL COMANDO AERONAUTICA ALBANIA

1 — Premessa — Le presenti direttive sono state compilate d'intesa con gli Stati Maggiori del R. Esercito e della R. Marina.

2 — Ipotesi — Situazione politico militare quella della data odierna. Turchia neutrale benevola per l'Inghilterra.

Per effetto della nostra offensiva sul fronte greco, le operazioni hanno assunto sviluppi tali da far presumere prossimo il crollo della resistenza greca. E già in pieno sviluppo la avanzata delle truppe della 1^a Armata lungo la rotabile Argirocastro-Janina.

3 — Scopo dell'operazione — Concorrere, con uno sbarco nella zona di Prevesa alle spalle dell'ala sinistra del fronte greco, al crollo della resistenza greca in quel settore ed impossessarsi, comunque, del porto di Prevesa.

4 — Forze e mezzi della spedizione —

Corpo di sbarco: — Gruppo CC.NN. da sbarco su 4 battaglioni CC.NN.

- 1 compagnia da 47/32
- 1 compagnia servizi
- 1 compagnia da spiaggia R. Marina
- 1 nucleo marconista.

Forze navali: — Incrociatori Bari e Taranto;
— 6 torpediniere;
— 4 M.A.S.;
— 1 squadriglia dragaggio (eventuale);
— unità requisite per trasporto e sbarco (4 piroscafi e 12 motovelieri);
— Unità della Squadra Navale a protezione in diretta.

Forze aeree:

- Reparti dell'Armata Aerea della 4a Squadra che saranno determinati al momento opportuno;
- Reparti da caccia dell'Aeronautica Albania;
- 87a Squadriglia O.A. (dislocata nel Salentino);
- Due Squadriglie R.M. (Brindisi).

5 — Organizzazione e Comando della Spedizione marittima

— L'Organizzazione della spedizione marittima è affidata al Comando Militare Marittimo di Brindisi.

Il Comando della Spedizione marittima è affidato all'Ammiraglio di Squadra Vittorio TUR, Comandante in Capo della Forza Navale Speciale.

Egli avrà il comando dell'intero Corpo di spedizione e stabilirà il momento in cui il Comandante il Gruppo CC.NN. cesserà dalle sue dipendenze. Tale momento non potrà essere determinato che quando, eseguito lo sbarco dei battaglioni, abbia inizio l'azione verso l'interno.

6 — Il Corpo di spedizione (unico scaglione) partirà da Brindisi nel tardo pomeriggio; naviglio ausiliario partirà da S. Maria di Leuca e Valona.

7 — Lo sbarco sarà effettuato all'alba del giorno X, su spiaggia aperta tra punta Mastrosikia e punta Mytikas contemporaneamente da parte di tutte le forze della spedizione.

Lo sbarco sarà appoggiato da azioni di fuoco di incrociatori e torpediniere sugli obiettivi preventivamente determinati e su quelli che potranno rivelarsi al momento. Azioni di fuoco saranno eseguite anche sulle opere di Prevesa.

Concorso dell'Armata Aerea

Salvo gli accordi particolari che il Comando della 4a Squadra prenderà con il Comandante della Forza Navale Speciale, e che dovranno essere portati integralmente a conoscenza del Comando Aeronautica dell'Albania, il concorso dell'Armata Aerea all'operazione comprende:

4a Squadra

- giorno X 1:
- crociere di protezione sulla Forza Navale durante la navigazione da Brindisi (partenza ore 16 circa) a S. Maria di Leuca (passaggio ore 20 circa);
 - bombardamento degli aeroporti nemici dai quali si presume possa partire l'offesa aerea nella fase di sbarco;
 - esplorazione ad ampio raggio nella zona di mare antistante Prevesa e sui sorgitori greci meridionali (Patrasso—Cefalonia—Navarrino);
 - eventuali azioni di aerosiluranti nel mare Jonio.

- giorno X:
- ripetizione del bombardamento sugli aeroporti come per il giorno X-1;
 - bombardamento degli apprestamenti difensivi e di truppe nella zona di sbarco e sulle provenienze da Arta;
 - esplorazione sul mare e sui sorgitori greci, come detto per il giorno X-1;
 - crociera di protezione sulla Forza Navale, durante la rotta di ritorno.

Aeronautica Albania

- giorno X:
- crociera di protezione sul cielo della località di sbarco, per tutta la durata dell'operazione (previste 5 ore), con partenza dalla base di Valona.

Per la circostanza dovranno essere dislocati sull'aeroporto di Valona tutti i velivoli del tipo Cr 42 disponibili presso l'Aeronautica dell'Albania.

I Reparti da R.M. provvederanno alla scorta antisommergibile, sia durante l'andata che durante il ritorno della Forza Navale.

Il Concorso della 87a Squadriglia O.A. sarà stabilito in sede di accordi tra Comando 4a Squadra, Comando Forza Navale Speciale e Comando Gruppo CC.NN.

Il Comando della 4^a Squadra Aerea prenderà subito contatto col Comando Corpo di Spedizione (Ammiraglio Tur - R. Nave Bari) per stabilire accordi di dettaglio e per definire, non appena possibile, gli obiettivi eventuali da battere, oltre quelli già indicati.

Come «Ufficiale di collegamento» con il Comando della Forza Navale Speciale e con il Comando del Corpo di Spedizione è stato designato il Ten. Col. Altomare, che si presenterà al Comando della 4^a Squadra Aerea.

Il Comando 4^a Squadra Aerea, dovrà, anche, fin da ora stabilire, in accordo con gli Enti interessati, il sistema di collegamento r.t. col Comando Forza Navale Speciale e col Comando Gruppo CC.NN.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1a

Prot. N. 5399 Op.
Allegati 1 lucido (soltanto per Superesercito)
Segreto

11 Gennaio 1941-XIX

OGGETTO: *Eventuale occupazione di territori francesi.*

A SUPERESERCITO

(risp. promemoria 352 data 20 dic. e foglio 8279 data 21 dic.)

A SUPERMARINA

(risp. 8995 data 27 n.)

A SUPERAEREO

e, per conoscenza:

GUERRA GABINETTO

Data la situazione politica della Francia, si possono improvvisamente verificare avvenimenti tali che impongono di procedere — di comune intesa con la Germania — alla occupazione, anche con carattere di immediatezza, dei territori francesi che ancora non sono occupati.

Presi pertanto gli ordini dal Duce, dispongo:

1°) *Immediatamente*

prepararsi per una occupazione oltre Alpi limitata (in relazione alle forze attualmente disponibili) e per la occupazione della Corsica:

a) la occupazione oltre Alpi deve comprendere il Nizzardo e gli immediati sbocchi oltre confine nel Briançonnese, in Moriana ed in Valle Isere, sino alla linea rossa dell'unito schizzo: in base agli studi già compiuti dallo S.M.R. Esercito per detta occupazione dovrebbero essere impiegate sei divisioni, più altre tre per presidiare la linea di confine;

b) gli studi compiuti per la occupazione della Corsica hanno messo in luce le difficoltà dell'impresa essenzialmente per la impossibilità di trasportare in breve tempo le notevoli forze giudicate occorrenti (tre divisioni con truppe e servizi di corpo d'armata) e per le difficoltà dello sbarco mentre ancora esistono in Corsica batterie costiere. Ma l'importanza della occupazione dell'isola nella ipotesi considerata, consiglia tuttavia di continuare l'approntamento delle operazioni, tenendo conto della eventuale convenienza di mutare i previsti punti di sbarco per evitare difese costiere, di aumentare il numero degli sbarchi aerei e della possibilità di ridurre le forze destinate inizialmente all'operazione.

2°) *Meditamente*

preparasi quando i mezzi disponibili fossero migliori a:

a) occupare oltre Alpi una zona estesa sino al Rodano dal mare ad Avignone ed alla valle della Duranco (linea rossa a tratti dell'unito schizzo);

b) occupare tutta la zona di nostro controllo (sino alla linea azzurra dell'unito schizzo)

Rimango in attesa di ricevere i progetti dei tre Stati Maggiori:

I) per la occupazione di territorio metropolitano francese di cui alla lettera a) del n. 1;

II) per la occupazione della Corsica;

III) per la occupazione di territorio francese di cui alle lettere a) e b) del n. 2.

Deve essere evitata con cura particolare ogni indiscrezione sui nostri studi e sui nostri preparativi al riguardo, indiscrezione che potrebbe essere sfruttata dai dissidenti francesi.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/lo Guzzoni

SUPERMARINA

Prot. N° 1644
Segreto - Riservato alla persona

27 Gennaio 1941 Anno XIX

ARGOMENTO: *Eventuale occupazione di territori francesi.*

AL STAMAGE

Riferimento foglio 5399 dell'11 Gennaio di codesto Stamage.

1. Ho disposto che gli studi per l'occupazione della Corsica siano ripresi in cooperazione con Superesercito e Superaero secondo le direttive impartite nel foglio a riferimento.

Il progetto relativo sarà inviato quanto prima all'approvazione di codesto Stamage.

2. Poichè però le direttive citate stabiliscono che l'operazione può avere carattere di immediatezza, sono in dovere di segnalare fin d'ora quanto segue:

a) La presenza a Tolone del gruppo STRASBOURG armato ed in piena efficienza e la presenza di notevoli forze aeree francesi nelle basi metropolitane e coloniali che fiancheggiano il Mediterraneo occidentale impongono da parte nostra l'impiego del grosso delle nostre forze navali e di adeguate aliquote di Armera.

Se poi la Gran Bretagna intervenisse con le proprie forze navali, verrebbe a mancare la superiorità di forze che è presupposto fondamentale per l'esecuzione dell'operazione.

b) Per la conformazione dell'isola lo sbarco di grandi unità deve essere eseguito essenzialmente ad Aiaccio ed a Bastia, sia per ragione nautiche che per lo sviluppo rapido delle operazioni terrestri.

È quindi indispensabile sbarcare a viva forza nei porti anzidetti prevedendo un largo concorso di Armera per battere le difese che non risultano facilmente neutralizzabili dal mare.

c) Per le perdite subite di piroscafi e di unità di scorta e per l'usura di quelle in servizio, il trasporto del corpo di occupazione è subordinato,

anche, più che nei progetti precedenti, alla possibilità di sottrarre i mezzi occorrenti ai trasporti per l'Albania e per l'A.S.I.

3. Delle dette limitazioni operative occorrerà tener conto nello stabilire il momento di esecuzione dell'operazione.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Riccardi

p.c.c.

IL CAPITANO DI VASCELLO
CAPO UFFICIO PIANI DI GUERRA

(Carlo Giartosio)

F/to Giartosio

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1a

Prot. N. 6547 Op.
Segreto

19 Febbraio 1941-XIX

OGGETTO: *Eventuale sbarco inglese in Corsica.*

A SUPERESERCITO
SUPERMARINA
SUPERAEREO
C.I.A.F. - Torino

L'intenzione del nemico di effettuare azioni di sbarco, appalesatasi attraverso esercitazioni svolte a Gibilterra durante la sosta dei piroscafi, può essere orientata — oltre agli altri obiettivi possibili — anche verso la Corsica, il cui presidio non sarebbe in grado di opporre serie resistenze.

Prego la C.I.A.F. di seguire attentamente la situazione, tenendomi informato di quanto potrà emergere dall'azione di vigilanza degli enti dislocati in Corsica, e gli Stati Maggiori delle FF.AA. di voler intensificare lo studio loro commesso ed adottare le misure preventive del caso.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/to Guzzoni

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1a

Prot. n. 7548 Op.
Segreto

25 Marzo 1941-XIX

OGGETTO: *Esigenza «C».*

AL SOTTOCAPO DI S.M. DEL R. ESERCITO
AL CAPO DI S.M. DELLA R. MARINA
AL CAPO DI S.M. DELLA R. AERONAUTICA

Le predisposizioni per la esigenza «C» devono essere ultimate con urgenza in modo che l'attuazione della operazione sia pronta in ogni particolare.

Prego Superesercito di indicarmi quale potrebbe essere, nella attuale situazione, la terza divisione da destinare eventualmente a tale operazione (escludendo la Granatieri).

Prego Superaereo di indicarmi quali forze di Armera sarebbero destinate ad intervenire in concorso alle operazioni navali e terrestri.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/to Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB-5625

P.M. Ae 10, 27 Marzo 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Operazione Speciale «C».*

ALL'ECCELLENZA IL COMANDANTE LA 3a SQUADRA AEREA
AL COMANDANTE L'AERONAUTICA DELLA SARDEGNA

E allo studio, da parte degli Stati Maggiori delle FF.AA., l'occupazione della Corsica da effettuarsi, eventualmente, qualora si verificassero, in un prossimo avvenire, determinate circostanze.

L'Armata Aerea vi dovrebbe intervenire per:

- a) battere le difese che non risultassero neutralizzabili dal mare,
- b) proteggere il cielo delle località di sbarco.

Tale concorso sarà affidato al Comando della 3a Squadra Aerea, che disporrà dei Reparti alle sue dipendenze, nonchè di aliquote da caccia e da bombardamento dell'Aeronautica Sardegna.

Per la parte interessante il R. Esercito è stato incaricato il Comando VII Corpo d'Armata; per la parte interessante la R. Marina, il Comando della Forza Navale Speciale (R. Nave Bari.)

In attesa di ricevere dal Superaereo le direttive definitive in merito, i Comandanti in indirizzo sono invitati ad orientare i propri studi sull'operazione in oggetto.

Il Comando 3a Squadra, inoltre, è invitato a prendere i primi contatti col Comando VII Corpo d'Armata e col Comando della Forza Navale Speciale

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. IB-5906

Segreto

P.M. Ae. 10, 31 Marzo 1941-XIX

Risposta al foglio data 25.3.1941-XIX
Sez. 1a N. 7548/Op.

OGGETTO: *Esigenza C.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N° 21

Si premette che per «Esigenza C» — oggetto del foglio cui si risponde — si ritiene dovere intendere l'eventuale occupazione della Corsica e non lo sbarco a Prevesa che inizialmente (foglio di codesto Comando Supremo 4239 in data 28 novembre 1940) veniva denominato «Esigenza C».

Al Comando 3^a Squadra Aerea ed al Comando Aeronautica della Sardegna sono state impartite le prime istruzioni generiche sull'argomento.

Il Comando 3^a Squadra, cui sarebbe devoluto il concorso dell'Aeronautica, è stato, inoltre, incaricato di prendere contatti col Comando VII Corpo d'Armata e col Comando della Forza Navale Speciale.

I Reparti dell'Armata Aerea che al momento attuale potrebbero essere destinati ad intervenire alle operazioni navali e terrestri sono i seguenti:

Unità già pronte

- | | | |
|---------------------------------|----------------|---------------------------|
| — 10° Stormo B.T. | = Viterbo | |
| — 32° Stormo B.T. | = Decimomannu | |
| — 51° Gruppo B.T. | = Alghero | |
| — 157° Gruppo C.T. | = Ciampino Sud | |
| — 385 ^a Squadr. C.T. | = Sarzana | |
| — 155 ^a Squadr. C.T. | = Alghero | |
| — 3° Gruppo C.T. | = Monserrato | — che eventualmente si |
| (2 squadra) | | trasferirebbe su un campo |
| | | di manovra al Nord Sarde- |
| | | gna. |

Unità in ricostituzione

il cui approntamento potrà verificarsi entro maggio

- 29° Gruppo B.T. = Viterbo

- 33° Gruppo B.T. = Pisa
- 12 ° Gruppo B. T. = Pisa

I Reparti della Sardegna potranno partecipare all'operazione in argomento tutti od in parte a seconda della situazione contingente ed a seconda della durata dell'operazione.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB/6003

P.M. Ae. 10, 2 Aprile 1941-XIX

Segreto - Riservata alla persona

OGGETTO: *Eventuale occupazione di territori francesi.*

ALL'ECCELLENZA IL COMANDANTE LA 1a SQUADRA AEREA

E allo studio, da parte degli Stati Maggiori delle F.F. A.A., l'occupazione di alcuni territori metropolitani francesi qualora si verificassero taluni avvenimenti politici in Francia.

L'Armata Aerea dovrebbe concorrere a tale operazione con azioni di protezione alle varie colonne avanzanti ed, eventualmente, con azioni di bombardamento su località o elementi della difesa avversaria.

Dovrà prevedersi, inoltre, la dislocazione di nostri Reparti su basi aeree francesi ad occupazione avvenuta.

Tale concorso verrebbe affidato a codesto Comando con Reparti che verrebbero designati al momento opportuno.

Le azioni terrestri verrebbero svolte dalla 4a Armata.

Siete inviatato, per ora, ad orientare i vostri studi in merito all'operazione in oggetto, ed a prendere i primi contatti col Comando della 4a Armata.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/6101

P.M. Ae 10, 3 Aprile 1941-XIX

Segreto

Raccomandata a mano - Doppia busta

OGGETTO: *Eventuale occupazione di territori francesi.*

ALLO STATO MAGGIORE R. ESERCITO

Ufficio Operazioni Sez. 1^a

P.M. N.9

Il concorso dell'Armata Aerea all'operazione in oggetto, verrebbe svolto dalla 1^a Squadra Aerea.

Il Comandante di tale G.U. ha ricevuto le prime istruzioni generiche in proposito ed è stato invitato a prendere subito contatto col Comando della 4^a Armata.

I Reparti attualmente costituenti la 1a Squadra meno quelli da caccia già destinati alla difesa del territorio, sono designati per altre esigenze in altri settori. In posto rimane il Comando di Squadra e tutta la struttura logistica del proprio territorio; di modo che, qualora l'esigenza dovesse attuarsi, con la massima celerità vi affluirebbero i Reparti e la Squadra sarebbe pronta all'impiego.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1a

Prot. N. 8185 Op.
Segreto

12 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Esigenza «C».*

A SUPERESERCITO
e, per conoscenza:
SUPERMARINA
SUPERAEREO

Dato che la situazione attuale ha obbligato ad impiegare altrimenti una notevole parte delle forze destinate ad un eventuale sbarco in Corsica, la «Esigenza Corsica» si deve ritenere tempestivamente sospesa.

Si tenga però presente che dovrà essere nuovamente approntata non appena la disponibilità di forze lo consentirà.

Pertanto la divisione Cremona e le altre truppe non distratte da altre esigenze, rimangano orientate e continuino la preparazione per l'esigenza in oggetto.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/te Guzzoni

**STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
(SUPERAEREO)**

Divisione Operazioni - Ufficio B

OPERAZIONE SPECIALE C

Protocollo IB-11960

Data 27 Giugno 1941 — XX

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

DISTRIBUZIONE

Comando Supremo	copia	n.	1
Superesercito	»	»	2
Supermarina	»	»	3
Comando 1a Squadra	»	»	4
Comando 3a Squadra	»	»	5
Comando Aeronautica Sardegna	»	»	6
Comando Aeronautica Sicilia	»	»	7

DISTRIBUZIONE INTERNA

Capo di S.M. della R. Aeronautica	»	»	8
Sottocapo di S.M. della R.A.	»	»	9
Divisione Servizi	»	»	10
Divisione Mobilitazione	»	»	11
Divisione Operazioni	»	»	12-13-14

OPERAZIONE SPECIALE C

1) Scopo

Occupazione della Corsica nel caso che l'isola aderisca, o minacci

d'aderire, al movimento separatista facendo causa comune con gli inglesi, o a scopo di ritorsione nel caso di inadempienze delle clausole d'armistizio da parte del Governo regolare francese.

2) Notizie sull'isola

Le notizie sull'isola, interessanti l'Aeronautica, risultano dalla monografia già in possesso dei Comandi G.U.

Nell'aggiornamento recentemente compiuto sono compresi i provvedimenti attuati, o in via di attuazione, in applicazione delle clausole d'armistizio.

3) Forze destinate all'occupazione

a) *Il Corpo di occupazione*: consta di tre divisioni di fanteria e Servizi e Comando VII Corpo d'Armata; sarà suddiviso in tre scaglioni;

b) *«Forza Navale Speciale»* costituita da:

- Incrociatori BARI e TARANTO;
- 4^a Divisione, su tre incrociatori e 4 cacciatorpediniere;
- 1^a-12^a-13^a Squadriglia torp., ognuna su tre unità;
- 4^a e 5^a Squadriglia MAS, ognuna su 4 unità;
- Motocisterne SESIA e GARIGLIANO;
- Unità requisite per trasporti e sbarco.

c) *Squadra Navale* escluse due Divisioni e una Squadriglia cc.tt., a protezione indiretta.

d) *Reparti dell'Armata Aerea*:

Tutti i Reparti della 3^a Squadra e aliquote di unità da Bombardamento e da Caccia dell'Aeronautica Sardegna.

Lo schieramento dei Reparti pronti all'attuazione dell'emergenza sarà definito in tempo debito.

L'operazione sarà affidata al Comando 3^a Squadra.

I Reparti della Sardegna potranno partecipare all'operazione, tutti od in parte a seconda della situazione contingente ed a seconda della durata della operazione.

e) *Reparti dell'Aviazione Ausiliaria*:

— Squadriglie da ricognizione marittima dell'Alto e Basso Tirreno e della Sardegna;

— 124^a Squadriglia O.A. (Sardegna).

È da prevedere il trasferimento da Olbia ad Aspetto — ad occupazione avvenuta — della 138^a Squadriglia R.M.

4) Forze aeree nemiche

Le forze aeree francesi autorizzate dalla Commissione Italiana di Armistizio con la Francia a rimanere in armamento e che interessano il teatro della presente operazione, risultano, col loro schieramento, dall'allegato A. Le forze francesi esistenti in Africa Settentrionale risultano dall'allegato B.

Le forze aeree inglesi da considerare sono essenzialmente quelle imbarcate su navi portaerei.

5) Difese contraeree nemiche

Le difese contraeree autorizzate dalla CIAF nel territorio francese non occupato risultano dall'allegato C.

6) Comando Corpo Occupazione

Il Comando del Corpo di occupazione sarà tenuto dall'Ammiraglio Comandante la Forza Navale Speciale sino a quando non sarà sbarcato il grosso del 1° scaglione ed iniziato il suo movimento verso l'interno. Da tale momento, materialmente stabilito dal suddetto ammiraglio, il Comando del Corpo di occupazione sarà assunto dal Comandante il VII Corpo d'Armata.

Pertanto il Comando la F.N.S. stabilirà, in accordo con il Comando del VII Corpo d'Armata e con il Comando della 3^a Squadra Aerea, gli studi per lo sbarco e le operazioni navali ed aeree direttamente concorrenti.

7) Linee generiche dell'operazione

Lo sbarco avverrebbe essenzialmente nei porti di Ajaccio, Bastia, Bonifacio e inoltre a Calvi e Propriano. Nel caso che non divenisse realizzabile il disarmo sicuro delle difese costiere, od una efficace preventiva neutralizzazione di esse da parte delle artiglierie navali e dell'offesa aerea, è previsto lo sbarco nelle seguenti spiagge aperte:

- golfo di Ventilegne e di S. Manza (per Bonifacio)
- golfo di Sagone — baia di S. Liscia (per Ajaccio)
- marina di Miona e a Sud del delta di Golo (per Bastia).

Gli ancoraggi di Calvi e Propriano presentano le caratteristiche di spiagge aperte.

Le predisposizioni sono per il caso più favorevole: sbarco in spiagge aperte.

L'occupazione sarà ispirata ai criteri di:

- sopprimere rapidamente l'organizzazione militare ancora esistente, prima che possa essere rinforzata;
- impedire la costituzione di bande irregolari.

È previsto che, per raggiungere la sorpresa lo sbarco avverrà ad un tempo nei vari punti designati e che con rapidità e decisione sarà proceduto anche alla occupazione dei porti e dei campi d'aviazione.

8) Compiti dell'Armata Aerea

— eventuali azioni di controaviazione, se si manifestasse una improvvisa reazione aerea francese (le forze aeree attualmente esistenti in Corsica sono costituite da velivoli smontati e accantonati);

— eventuali azioni contro porti;

— protezione aerea delle località di sbarco;

— protezione aerea delle colonne

— azioni offensive, su richiesta dei Comando Corpo di occupazione, delle difese che non risultassero neutralizzabili dal mare.

Si intende che tali obiettivi saranno precisati con esattezza in tempo debito da parte delle autorità interessate.

9) Direttive per l'Armata Aerea

Il concorso dell'Armata Aerea all'operazione sarà, quindi, prettamente di «cooperazione»; la dosatura delle forze da impiegare e le modalità da seguire per raggiungere gli obiettivi che saranno assegnati, dipenderanno, soprattutto, dalla qualità della reazione che opporranno i francesi all'operazione italiana.

Non risulta che si abbiano, oggi, elementi fondati in proposito.

Questi elementi, comunque, potranno chiarirsi soltanto all'epoca in cui avrà attuazione l'emergenza, oppure al momento dell'azione.

Pertanto, il Comando della 3^a Squadra, nelle sue predisposizioni, dovrà ammettere anche il caso che la reazione militare da parte francese sia esplicita con tutti i mezzi notoriamente ed ufficialmente a disposizione in funzione antibritannica e con quelli che, momentaneamente accantonati o smontati, lecitamente o illecitamente, fossero approntati e messi in linea negli ultimi giorni.

È necessario, inoltre, che il Comando della 3^a Squadra si mantenga in costante contatto col Comando Forza Navale Speciale e col Comando VII Corpo d'Armata, allo scopo di essere tempestivamente aggiornato sulla situazione.

Fin da ora il Comando Squadra Aerea dovrà designare un Ufficiale Superiore all'incarico di «Collegamento» coi predetti Comandi.

Tale Ufficiale, all'attuazione del progetto, dovrà essere a disposizione del Comando F.N.S., prendendo imbarco sulla nave ammiraglia e, avvenuto il trapasso del Comando Corpo d'occupazione, dovrà passare a disposizione del Comando VII Corpo d'Armata.

In tempo debito, in accordo tra i Comandi dell'Armata Aerea, della

F.N.S. e del VII Corpo d'Armata, dovrà essere stabilito il sistema di collegamento r.t. per le richieste di intervento e di protezione.

I Reparti aerei dislocati in Sardegna (comma d) del n. 3), definitivamente assegnati da Superaereo al momento opportuno, saranno agli ordini del Comando 3^a Squadra per la durata dell'operazione; fra i due Comandi G.U. dovrà essere stabilito il sistema di collegamento per la diramazione degli ordini operativi .

Superaereo dovrà essere tenuto costantemente al corrente delle intese che come è detto sopra, realizzerà il Comando 3^a Squadra Aerea.

Gli allegati A, B, C contengono elementi che, data l'attuale situazione politico-militare della Francia, sono suscettibili di continue e sostanziali varianti essi, pertanto, saranno periodicamente aggiornati a cura di Superaereo.

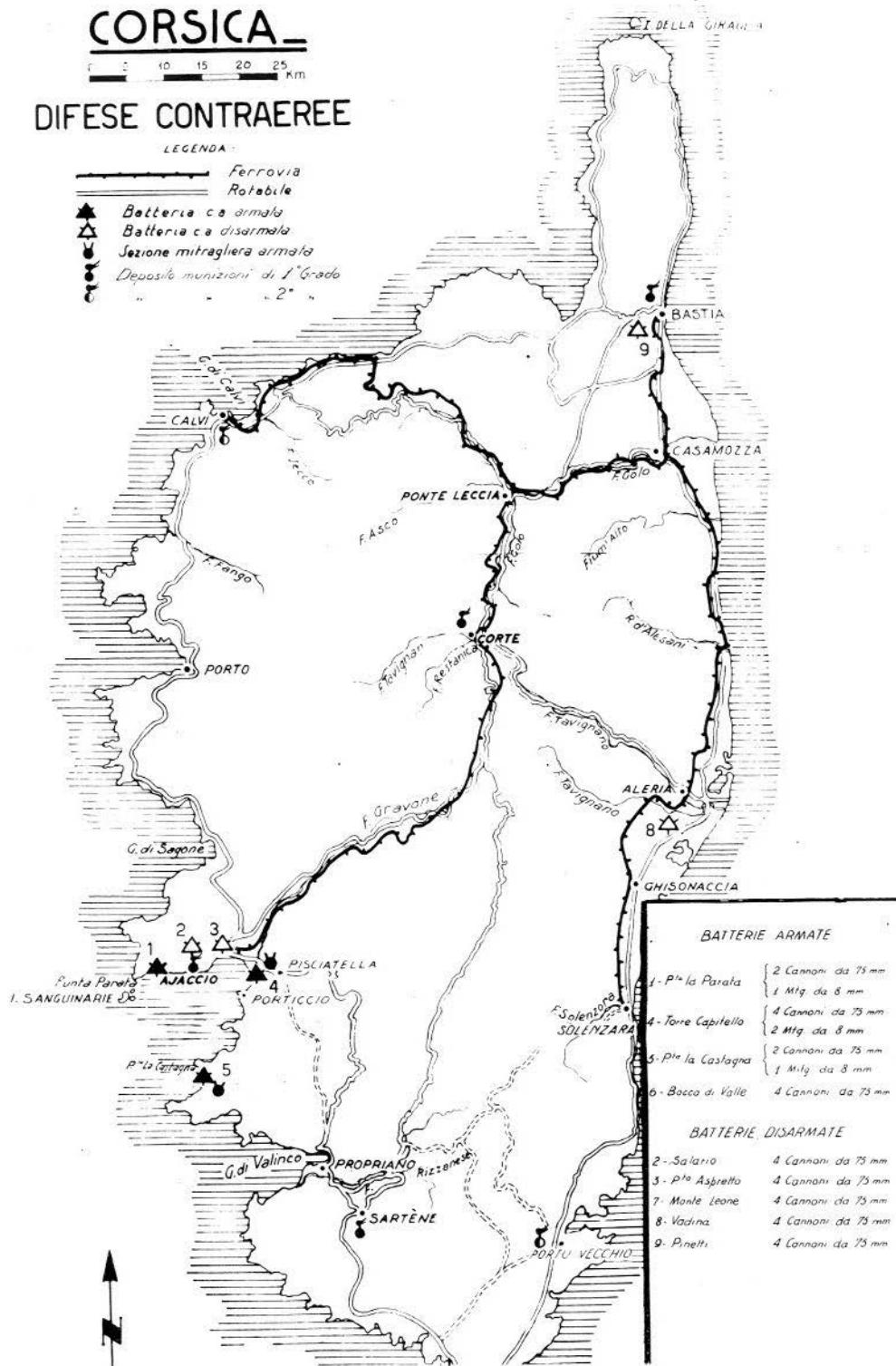
CORSICA

0 5 10 15 20 25 Km

DIFESE CONTRAEREE

LEGENDA

-  Ferrovia
 Rotabile
 Batteria ca armata
 Batteria ca disarmata
 Sezione mitragliera armata
 Deposito munizioni di 1° Grado
 " " " 2° "



BATTERIE ARMATE

- | | |
|---------------------------------|--------------------|
| 1 - P ^{ta} la Parata | 2 Cannoni da 75 mm |
| | 1 Mtg. da 8 mm |
| 4 - Torre Capitello | 4 Cannoni da 75 mm |
| | 2 Mtg. da 8 mm |
| 5 - P ^{ta} la Castagna | 2 Cannoni da 75 mm |
| | 1 Mtg. da 8 mm |
| 6 - Bocca di Valle | 4 Cannoni da 75 mm |

BATTERIE DISARMATE

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| 2 - Salario | 4 Cannoni da 75 mm |
| 3 - P ^{ta} Aspretto | 4 Cannoni da 75 mm |
| 7 - Monte Leone | 4 Cannoni da 75 mm |
| 8 - Vadina | 4 Cannoni da 75 mm |
| 9 - Pinelli | 4 Cannoni da 75 mm |

Copia N. 14

Operazione speciale "C"
Allegato B

SITUAZIONE AL 1° MAGGIO 1941-XIX
DELLE FORZE AEREE FRANCESI AUTORIZZATE IN FUNZIONE ANTIBRITANNICA IN AFRICA SETTENTRIONALE

Dislocazione	Armata Aerea							Aeronautica navale									Velivoli accantonati
	Caccia		Bombardamento		Ricognizione		Totale velivoli	Caccia		Bombardamento		Ricognizione		Siluranti		Totale velivoli	
	Gr.	Velivoli	Gr.	Velivoli	Gr.	Velivoli		Sq.	Velivoli	Sq.	Velivoli	Sq.	Velivoli	Sq.	Velivoli		
TUNISIA	1	26	2	26	1	13	65	—	—	2	12	2	12	—	—	24	274
ALGERIA	3	78	3	39	2	26	143	2	24	2	12	2	12	2	12	60	377
MAROCCO	2	52	4	52	2	26	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	549
Totali complessivi	6	156	9	117	5	65	338	2	24	4	24	4	24	2	12	84	1200

N.B. - Dei 1200 velivoli accantonati nel Nord Africa solo circa 500 sono da considerarsi effettivamente bellici.

**STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Divisione operazioni - Ufficio B

ESIGENZA OVEST

Protocollo IB-12181

Data 1 Luglio 1941 — XIX

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

Prodotto in 17 Originali

DISTRIBUZIONE

All'Ecc. Il Capo di S.M. Generale	copia	n.	1
All'Ecc. il Capo di S.M. del R. Esercito	"	"	2
All'Ecc. il Capo di S.M. della R. Marina	"	"	3
All'Ecc. il Comandante la 1a Squadra Aerea	"	"	4
All'Ecc. il Comandante la 2a Squadra Aerea	"	"	5
All'Ecc. Il Comandante la 3a Squadra Aerea	"	"	6
Al Comandante l'Aeronautica Sardegna	"	"	7
All'Ecc. il Comandante la 5a Squadra Aerea	"	"	8
Al Comandante l'Aeronautica della Sicilia	"	"	9
Al Comandante i Servizi Aerei Speciali	"	"	15

DISTRIBUZIONE INTERNA

Al Capo Divisione Servizi	Copia	n.	10
Al Capo Divisione Mobilitazione	"	"	11
Al Capo Divisione Collegamenti	"	"	12
A disposizione della Divisione Operazioni	Copie	n. 13 e	14
Al Capo del 3° Reparto	Copia	"	16
Al Capo del 4° Reparto	"	"	17

ESIGENZA OVEST

1) Premessa

Avvenimenti politici in Francia potrebbero indurre — di comune intesa con la Germania — a occupare il Nizzardo o gli immediati sbocchi oltre il confine in Tarantasia, Moriana e Brianzonese sino alla linea rossa dell'unito schizzo (allegato D), in concomitanza di analoga azione delle truppe germaniche.

La presente operazione potrebbe essere ordinata contemporaneamente alla Esigenza C.2 e ad altre operazioni nel Mediterraneo Occidentale.

2) Forze destinate all'operazione:

- 4^a Armata;
- una divisione incrociatori della Squadra Navale, con unità ausiliarie;
- tutti i Reparti «pronti» della 1 a Squadra Aerea oltre ad aliquote di caccia e bombardamento della 2a Squadra, secondo lo schieramento che sarà deciso in tempo debito;
- Reparti da O.A. e da R.M. secondo le decisioni di Superesercito e Supermarina .

3) Forze aeree nemiche

— La consistenza e la dislocazione delle forze aeree francesi, autorizzate dalla C.I.A.F. a rimanere in armamento interessanti il teatro della presente operazione, risultano dall'allegato A.

— La consistenza delle forze aeree francesi esistenti in Africa Settentrionale, risultano dall'allegato B.

4) Difese contraeree nemiche

— La consistenza e lo schieramento delle difese contraeree francesi risultano dall'allegato C.

5) La Monografia della Francia, attualmente in distribuzione, è aggiornata in base alle prescrizioni imposte dalla C.I.A.F.

6) Operazioni del R. Esercito

La 4^a Armata avanzerà nelle Alpi Marittime e nel Nizzardo secondo le direttrici:

— Tenda, Sospello, l'Escarena, Levanzo, Entreveaux, Mentone, Nizza, Cannes .

Gli obiettivi principali, dei quali è prevista l'occupazione nella zona, sono:

— Nizza Cannes, Grasse, Puget Theniers.

7) Operazioni della R. Marina

— azioni ravvicinate di fuoco sulla strada litoranea a sostegno di colonne marcianti;

— concorso all'occupazione di alcune località costiere (eventuale, nel caso che importanti interruzioni stradali impediscano le operazioni via terra);

— blocco dei porti della zona (Villafranca, Nizza, Antibes e Cannes) e sequestro del naviglio in essi presente.

La preparazione e direzione dell'operazione è stata affidata al Comandante in Capo del Dipartimento Marittimo dell'Alto Tirreno.

8) Operazioni dell'Armata Aerea

— Eventuali azioni di controaviazione sulle basi aeree sedi di Reparti armati e su quelle sedi di Reparti accantonati.

— Eventuali azioni contro la base navale di Tolone.

— Azioni offensive contro gli obiettivi che indicherà il Comando della 4^a Armata e che dovranno risultare ben definiti e vulnerabili dal bombardamento aereo.

— Appoggio e concorso diretto alle operazioni delle unità del R. Esercito.

— Protezione delle colonne marcianti.

— Protezione (eventuale) della Divisione incrociatori, durante le azioni sulla costa nemica.

9) Direttive per l'Armata Aerea

Della presente operazione è incaricato il Comando della 1^a Squadra che avrà a disposizione, oltre ai propri Reparti, aliquote della 2^a Squadra in misura sufficiente per fare fronte all'esigenza.

Il concorso dell'Armata Aerea all'operazione in argomento, ha carattere di stretta cooperazione con le unità della 4^a Armata.

Per compiti strategici, al di là della fascia di territorio che interessa le operazioni terrestri, provvederà Superaereo a mezzo di altre Grandi Unità.

La dosatura delle forze da impiegare e le modalità da seguire per raggiungere gli obiettivi che saranno assegnati, dipenderanno, soprattutto,

dalla quale la reazione che opporranno i francesi all'azione italiana. Non si hanno, oggi, elementi fondati in proposito.

Questi elementi, comunque, potranno chiarirsi soltanto all'epoca in cui avrà attuazione l'emergenza, oppure al momento dell'azione.

Il Comando della 1^a Squadra, nelle sue predisposizioni, dovrà ammettere anche il caso che la reazione militare da parte francese sia espressa con tutti i mezzi notoriamente ed ufficialmente a disposizione in funzione antibritannica e con quelli che, momentaneamente accantonati o smontati, lecitamente o illecitamente, fossero approntati e messi in linea negli ultimi giorni.

Pertanto il Comando 1^a Squadra, in stretto contatto con il Comando della 4^a Armata, stabilisca direttamente le modalità ed i dettagli del concorso nonché i sistemi di collegamento necessari.

Analogo contatto dovrà essere tenuto col Comando in Capo del Dipartimento Marittimo A.T. allo scopo di concertare l'eventuale collaborazione con la Divisione Incrociatori.

Fin da ora il Comando Squadra Aerea dovrà designare un Ufficiale Superiore all'incarico di «Collegamento» col Comando 4^a Armata.

Superaereo dovrà essere tenuto costantemente al corrente dello sviluppo delle intese del Comando Squadra Aerea coi Comandi 4^a Armata e Dipartimento Marittimo A.T.

Gli allegati A, B, C, contengono elementi che, data l'attuale situazione politico-militare della Francia, sono suscettibili di continue e sostanziali varianti; essi, pertanto, saranno periodicamente aggiornati a cura di Superaereo. (1)

(1) Allegati tutti omissi.

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
SUPERAEREO
2° Reparto
1a Divisione Ordinamento

Prot. N. 2/2934
Segreto

P.M. Ae. 10, 11 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Attività di volo del personale navigante.*

A TUTTI GLI ENTI CENTRALI
A TUTTI I COMANDI DI SQUADRA AEREA
A TUTTI I COMANDI DI ZONA AEREA TERRITORIALE
A TUTTI I COMANDI DI AERONAUTICA
AL COMANDI SUPERIORI DI AVIAZIONE PER IL REGIO ESERCITO E PER LA
REGIA MARINA

e, per conoscenza:

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA - Gabinetto del Ministero

SEDE

Allo scopo di ridurre il più possibile il consumo di carburante per i voli che non abbiano stretta attinenza con l'attività bellica dei Reparti e con quelle delle Scuole, questo Stato Maggiore presi gli ordini dall'Eccellenza il Sottosegretario di Stato dispone quanto appresso:

— ogni forma di attività di volo la quale non sia direttamente connessa con l'impiego bellico, con l'addestramento all'impiego, con esperienze aeronautiche e con collaudi di materiale di Volo, deve essere sospesa;

— l'addestramento individuale e collettivo presso i Reparti continuerà a svolgersi secondo le direttive emanate con le precedenti circolari n. 27482 del 23 ottobre 1940 e 5/1429 del 1° febbraio 1941, in modo da soddisfare le esigenze addestrative tenendo in pari tempo presenti i criteri di sana e rigida economia prescritti con la prima delle suddette circolari.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB/6514 Allegati 1 (omesso) P.M. Ae. 10, 8 Aprile 1941-XIX
Segreto

OGGETTO: *Ricognizioni aeree.*

A TUTTI I COMANDI DI GRANDI UNITÀ

A titolo di esempio, invio l'acclusa relazione telegrafica pervenuta dall'Ufficio di Collegamento presso il X C.A.T., sulle ricognizioni aeree effettuate da velivoli germanici il giorno 4 corrente. (omesso)

Da tale relazione risulta con quale estensione vengono effettuate le ricognizioni aeree dall'Aeronautica germanica e con quanta accurata precisione ne sono valorizzati i risultati.

È evidente, infatti, che — se si vuole ottenere dalla ricognizione aerea una base sicura per impostare le azioni, stabilirne le modalità e determinare i mezzi da impiegarvi — è necessario raccogliere il maggior numero possibile di rilievi e vagliarli attraverso un minuzioso lavoro di indagine e di controllo, soprattutto per quanto riguarda la documentazione fotografica.

Rammento, a questo proposito, che la fotografia aerea non deve essere fine a se stessa, nè costituisce un semplice documento illustrativo delle relazioni operative; ma gli elementi da essa forniti, attraverso la rapida ed intelligente interpretazione presso i Reparti prima e poi presso la G.U. che ne viene in possesso, debbono essere portati nel più breve tempo possibile a conoscenza dello Stato Maggiore, il quale li utilizzerà come la principale e più sicura fonte di informazione per la conoscenza degli obiettivi.

Più volte, a mezzo di direttive scritte e verbali ed a mezzo di documenti operativi, è stata segnalata l'importanza preminente che deve essere data alla ricognizione strategica per lo studio e la condotta delle operazioni aeree, avvertendo che — in mancanza di Reparti appositamente costituiti — vengano utilizzati velivoli da bombardamento.

Richiamo ancora una volta sull'argomento l'attenzione dei Comandi in indirizzo ricordando loro, se ve ne fosse bisogno, che qualsiasi azione offensiva è destinata a risultati sterili o inadeguati, se non esiste tra obiettivi e mezzi impiegati quella correlazione che sola può venire dalla conoscenza sicura e aggiornata delle posizioni e delle forze del nemico.

Nei riguardi, inoltre, degli attacchi contro gli aeroporti—che costituiscono la forma d'impiego più caratteristica della nostra Arma — osservo che i Comandi di G.U. non dimostrano di avere a sufficienza compreso come i danni causati al terreno di atterraggio ed alle aviorimesse abbiano scarso valore, mentre in primo luogo e sempre debba ricercarsi di distruggere i velivoli ed i depositi; obiettivi, questi, che,— nella pratica di guerra — raramente possono essere individuati a vista, mentre essi non sfuggono quasi mai all'occhio indagatore della macchina fotografica.

È, perciò, soprattutto nelle azioni di controaviazione, la ricognizione fotografica deve indirizzare e precedere ogni missione dei Reparti da bombardamento, suggerendo *dove* e *come* si deve colpire.

Sarebbe errato pensare che qualche velivolo sottratto per la ricognizione ad un Reparto da bombardamento, costituisca per questo una diminuzione della sua capacità offensiva. Nella pluralità dei casi succederà esattamente l'opposto, perchè l'azione del bombardamento, minore nel numero delle unità partecipanti, ne guadagnerà nei risultati.

Prescrivo, che *ai risultati della ricognizione a vista, vengano fatti seguire quelli dell'esame delle fotografie e che per i principali obiettivi* (basi aeree permanenti, basi navali, centri delle comunicazioni, impianti militari ed industriali, ecc.), i quali vengono battuti con carattere di continuità, *venga effettuata e rimessa allo Stato Maggiore, almeno una volta alla settimana, una fotografia corredata dalla relativa interpretazione*, allo scopo di poter seguire nel tempo gli effetti dei successivi danneggiamenti.

Confido che i Comandanti di G.U. informeranno la loro azione di comando alle presenti direttive e ne faranno norma abituale nell'impiego dei Reparti da loro dipendenti.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

P.C.C.
IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE
(Generale di Squadra Aerea G. Santoro)
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO*Ufficio B 1*

Prot. N. IB/7268

P.M. Ae. 10, 18 Aprile 1941-XIX

*Segreto*OGGETTO: *Azioni aeree offensive.*

AI COMANDI DI GRANDE UNITA' AEREA

I risultati dimostratisi talvolta poco soddisfacenti conseguiti nelle operazioni aeree, da me constatati attraverso le relazioni operative e la documentazione fotografica esistente, m'inducono a ritenere che la preparazione delle azioni relative non sempre è fatta precedere da un profondo esame dall'obiettivo e di tutti gli elementi, anche occasionali, che sono in grado di influire sul miglior rendimento dell'azione stessa.

Le azioni da bombardamento, nelle quali si estrinseca principalmente la capacità offensiva dell'Arma Aerea, debbono essere impostate in base ad uno studio preventivo e particolareggiato delle disposizioni degli obiettivi e delle loro caratteristiche, e valgono solo in quanto colpiscono e distruggono.

Invece accade ancora troppo frequentemente di colpire con bombe inadatte o di non colpire affatto, ottenendo risultati di limitata efficacia, assolutamente sproporzionati ai mezzi impiegati ed alle perdite subite.

Mi risulta anche che esiste tuttora la tendenza, negli equipaggi, a non completare il carico di bombe che ciascun velivolo può trasportare.

Tale tendenza deve essere nel modo più assoluto eliminata, in quanto dovrebbe essere superfluo ricordare al personale navigante che sulla effettuazione di una missione offensiva — rimanendo eguale il rischio, qualunque sia il peso di bombe trasportate — è conveniente, ai fini dell'economia della guerra, procurare al nemico i maggiori danni possibili.

Ritengo che i Comandi di G.U. in indirizzo siano pienamente d'accordo con me, nel giudicare che, perdurando nelle manchevolezze sopra accennate, non potrà mai ottenersi quella sostanziale minorazione del potenziale bellico avversario, che è lecito ripromettersi in relazione alle nostre possibilità.

È necessario, perciò, rivedere tutto il procedimento di attuazione dei bombardamenti aerei, onde assicurare a tali operazioni quel rendimento che non deve poter mancare, ove esse siano studiate attentamente e con-

dotte con criterio.

È, pertanto, di somma importanza che i Comandi, chiamati a svolgere azioni offensive, studino il materiale informativo a loro disposizione e vagolino in precedenza tutti i fattori favorevoli e negativi alla esecuzione dell'operazione, portando la loro attenzione anche al più piccolo dei particolari comunque capace a far sentire la sua influenza sul rendimento dell'attacco.

I principali elementi connessi all'obiettivo e concorrenti alla riuscita di un'azione di bombardamento, sono:

- le condizioni metereologiche della zona;
- le caratteristiche geografiche e topografiche della zona;
- le difese contraeree ed aeree esistenti,
- il mascheramento naturale;
- il mascheramento artificiale. Tali elementi, opportunamente vagliati, debbono suggerire di volta in volta:
 - la formazione di volo più favorevole a colpire, col tiro, la parte più vitale dell'obiettivo o la maggiore superficie possibile di esso;
 - il numero ed il tipo di velivoli da impiegare;
 - la quota di attacco che, in relazione alla difesa aerea e contraerea avversaria ed alle condizioni atmosferiche, deve risultare la minima consentita;
 - l'ora più propizia a conseguire la sorpresa dell'azione;
 - il munizionamento della caduta. Per taluni tipi di obiettivi — basi navali ed aeree — cioè quelli contro i quali è diretta la maggiore attività delle nostre forze da bombardamento, l'importanza è determinata, più che dagli impianti permanenti, dalle forze che vi sono dislocate. E contro tali forze, perciò, l'offesa deve essere di preferenza diretta.

A tale scopo va tenuta presente la necessità che lo studio delle monografie e delle schede operative deve essere integrato, immediatamente prima dell'azione offensiva, dalla ricognizione aerea, che può fornire con la fotografia la situazione esatta del momento e suggerire le modalità più adatte per la condotta dell'azione stessa. Successivi rilievi fotografici saranno poi eseguiti per constatare i risultati delle azioni compiute.

Le basi aeree comprendono nel loro interno bersagli di varia natura (velivoli — aviorimesse — depositi — officine — alloggi truppe — ecc.) variamente disposti sul campo e distanziati, i quali non debbono essere considerati un unico obiettivo, ma una serie di obiettivi, ciascuno dei quali deve essere distrutto singolarmente, non avendo influenza sulla distruzione di quelli vicini.

Ritengo interessante riassumere talune prove, fatte eseguire recentemente nel poligono di Furbara allo scopo di ottenere elementi probativi

sull'efficacia delle nostre bombe impiegate contro velivoli terra.

Le prove hanno dimostrato che:

— un velivolo sottoposto alla sola azione indiretta di un'onda esplosiva, provocata con lo scoppio di un numero rilevante di bombe di piccolo e medio calibro, poste a distanza media di 60 m., non ha subito danni da pregiudicarne l'efficienza;

— gli elementi di forza strutturali dell'aereo incominciano a cedere, per effetto di un'onda creata dallo scoppio simultaneo di 5 bombe da Kg. 100 poste alla distanza di m. 50;

— per ottenere la rottura definitiva sono necessari 400 Kg. di esplosivo, contenuto in tre bombe da Kg. 250 alla medesima distanza;

— l'effetto diretto di proiezione delle schegge sul velivolo, è sempre molto più efficace dell'effetto d'onda. Un velivolo, infatti, sottoposto all'azione diretta di bombe spezzoni, ha riportato danni quando la sua posizione è risultata in un raggio non superiore a 7 m. circa per la bomba da Kg. 12 ed a 3 m. per la bomba da Kg. 2.

Da tali esperienze è facile dedurre che, volendosi ottenere lo scopo di distruggere o danneggiare il maggior numero di velivoli, nelle operazioni contro basi aeree, l'efficacia del bombardamento va ricercata, più che nell'effetto dei singoli scoppi, nel numero dei colpi utili con i quali i bersagli possono essere coperti.

A parità di peso trasportato, quindi, è intuitivo che maggiori probabilità di colpire e produrre danni si abbia con l'impiego di bombe di piccolo calibro.

Rammento anche che il più efficace nemico dei velivoli e delle attrezzature aeroportuali in genere, rimane il fuoco. E quindi indispensabile integrare l'opera distruttiva delle bombe dirompenti con quella delle bombe incendiarie delle quali raccomando un più largo uso.

Debbo osservare, infine, che negli attacchi contro le basi aeree, non è stata a sufficienza compresa l'efficacia del mitragliamento.

Questa forma di impiego deve ritenersi molto redditizia e non più pericolosa del bombardamento dall'alto: essa deve essere attuata e diffusa, sempre che sia possibile per ragioni di autonomia.

Il velivolo da caccia — per la velocità e capacità di manovra di cui è dotato e per la sua possibilità di puntare direttamente — è in grado di colpire fin dalle prime raffiche, bersagli anche piccolissimi, come sono i velivoli a terra, e con rischio relativamente minimo.

Cito, a titolo di esempio, la magnifica azione effettuata il giorno 13 corrente dall'Aeronautica dell'Albania, che riusciva a distruggere sulla base di Mostar 62 aeroplani jugoslavi ed a danneggiarne 15, impiegando complessivamente 76 velivoli (compresi 9 picchiattelli), dei quali solo uno non rientrava alla base.

Raccomando ai Comandi in indirizzo di esercitare assidua azione di vigilanza affinchè le direttive di cui sopra siano scrupolosamente seguite dai Reparti, in modo che tutte le azioni aeree risultino sempre diligentemente preparate, fin nei minimi particolari, e le modalità esecutive in tutto aderenti alla natura, consistenza ed importanza degli obiettivi.

Il concetto di fare un'azione pur che sia — ancora esistente presso taluni piloti — deve considerarsi nefasto. E meglio non fare nulla. La sola guida di ogni operazione offensiva dev'essere la dura e tenace volontà di colpire il bersaglio e di distruggerlo.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

P.C.C.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE

(Generale di Sq.A. G. Santoro)

F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio - B

Prot. N. 1B/7350

Segreto

P.M. Ae 10, 19 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Attività di volo notturna.*

AI COMANDI DI SQUADRA AEREA
AL COMANDI DI AERONAUTICA

Ho rilevato come presso i Reparti da bombardamento, l'attività di volo notturna — che dei Reparti stessi dovrebbe costituire una delle principali, se non la principale attività — attraverso una graduale e costante diminuzione, abbia, in breve volgere di tempo, assunto un carattere quasi di eccezionalità.

Tale fatto è inspiegabile ove, anche all'infuori di ogni altra considerazione, si tenga solo conto degli indiscutibili vantaggi che ai fini della sicurezza — che in definitiva si traduce in un risparmio di vite preziose e di costoso materiale — derivano da tale forma di impiego: vantaggi sui quali è inutile insistere.

Richiamo pertanto la particolare attenzione di tutti i Comandanti sull'argomento che, da altra parte, per la sua natura stessa, non avrebbe mai dovuto essere trascurato, ed al quale tutti — consci della sua importanza — avrebbero dovuto, senza discontinuità e senza incitamenti, dedicare il massimo interessamento.

La tendenza invalsa in molti di considerare la attività bellica notturna quale attività accessoria od eccezionale, deve assolutamente cessare, in quanto ciò è pienamente in contrasto coi più elementari criteri di impiego della specialità: criteri che, attraverso la pratica esperienza dei mesi scorsi, si sono dimostrati pienamente rispondenti sia ai fini del rendimento che di una sana economia delle forze.

È mio preciso intendimento che l'attività notturna sia subito ripresa con ritmo celere ed intenso.

Pertanto:

— presso i Reparti operanti, nei limiti delle necessità operative, siano in tensificate al massimo le azioni notturne che — in tutti i casi possibili, sia in relazione alla natura dell'obiettivo che agli scopi da perseguire — dovranno avere, nella maniera più assoluta, la precedenza sulle azioni diurne.

Alle azioni stesse — in armonia alle disposizioni di carattere generale sull'attività addestrativa già impartite in precedenza — dovrà prendere parte, a turno, tutto il personale navigante presente, nessuno escluso: al più presto, tutti indistintamente gli equipaggi dipendenti dovranno essere in grado di poter agevolmente assolvere qualunque missione di volo notturno;

— presso i Reparti temporaneamente non operanti, sia dato il massimo impulso all'addestramento al volo notturno, tenendo presenti i criteri anzidetti, in modo che i Reparti stessi, fin dall'atto del loro trasferimento in zona di operazioni, possano senz'altro essere proficuamente impiegati anche nello svolgimento della specifica attività.

Le difficoltà di varia natura — particolarmente sentite nell'attuale periodo — sono quelle derivanti dalle misure in atto per la difesa del territorio o dalle rilevanti dificienze qualitative del personale marconista di recente assegnazione — che, comunque, possano frapporsi alla normale effettuazione dei voli di addestramento notturno, dovranno essere affrontate e, in ogni modo, superate.

L'adozione di tutte le previdenze possibili, la scrupolosa osservanza delle norme in vigore che disciplinano la attività di volo nei confronti delle esigenze della difesa contraerea, il costante collegamento coi competenti organi della D.I.C.A.T., consentiranno di eliminare, o quanto meno ridurre a proporzioni di entità minima e tali da non costituire ostacolo apprezzabile, la prima delle difficoltà citate.

Anche per quanto riguarda i marconisti, il problema può e deve essere sollecitamente risolto, mercè il particolare interessamento dei Comandanti, inteso a fare sì che il personale nuovo assegnato meno capace, possa — attraverso una intensa istruzione complementare teorica e, specialmente, pratica, svolta dagli elementi più anziani e provetti — completare e perfezionare la propria capacità tecnico-professionale tanto da raggiungere al più presto possibile un sufficiente grado di preparazione per un utile e sicuro impiego.

Per quanto riguarda le modalità particolari di svolgimento delle azioni notturne, ritengo necessario rammentare che in tale forma di attività deve — di norma — escludersi l'impiego degli apparecchi in formazione.

Se per i voli diurni, l'adozione di formazioni più o meno numerose e serrate è una inderogabile necessità derivante da particolari condizioni che impongono il razionale raggruppamento dei mezzi — sia pure a scapito della libertà d'azione dei singoli, che resta vincolata al capo pattuglia — per la difesa ed anche per il concentramento dell'offesa su determinati obiettivi, per il volo notturno — che si svolge in condizioni completamente diverse — tale forma di impiego non solo non è necessaria, ma è da ritenersi pericolosa e, comunque, sconsigliabile sotto ogni punto di vista ai fini del rendimento.

Le azioni notturne, pertanto, dovranno sempre essere svolte da apparecchi singoli, susseguentesi sull'obiettivo, opportunamente intervallati.

Solo in casi eccezionali, qualora per motivi speciali si rendesse necessario concentrare l'offesa quanto più è possibile nel tempo e sull'obiettivo, potranno — in deroga alle norme anzidette — essere impiegati — come massimo — sezioni di due apparecchi.

In relazione alle direttive che precedono, che dovranno avere piena ed immediata applicazione, sia provveduto ad emanare, con carattere di urgenza, ai dipendenti Reparti, le disposizioni esecutive che ne conseguono.

Sia altresì portato a conoscenza dei Comandanti di ogni grado delle unità da bombardamento dipendenti, che ho disposto perchè in sede di commissione di avanzamento, nella valutazione dei vari titoli ai fini del giudizio complessivo, siano tenuti in particolare conto l'attività esplicata, l'interessamento dimostrato e, soprattutto, i risultati concreti conseguiti dai singoli in ordine a quanto forma argomento della presente.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

Per copia conforme
IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE
(Generale di Sq.A. G. Santoro)
F/to Santoro

COMANDO SUPREMO
CAPO STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 3^a

Prot. N. 8377/Op
Segreto

19 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Azioni aeree contro Malta, Suez e Delta Nilo.*

A SUPERMARINA
e, per conoscenza
A SUPERAEREO

È ormai accertato che gli inglesi, rendendosi pieno conto dell'importanza dei nostri traffici con la Libia, cercano di intercettare e colpire i convogli diretti in A.S. a mezzo di forze navali di superficie e subacquee, e di forze aeree che si appoggiano alle basi di Malta.

È quindi di importanza capitali opporsi agli intendimenti del nemico sottoponendo l'isola ad intensi e continui bombardamenti giornalieri con forze aeree numerose in forma tale da rendere insostenibile la presenza a Malta delle forze inglesi.

Il momento attuale è per noi favorevole, occorre quindi non dare tregua al nemico.

In A.S. è necessario effettuare intense azioni di controaviazione e rendere impossibile la vita agli inglesi nel Delta e in Marsa Matruk dove sembra vogliano difendersi.

Prego quindi volere nei limiti massimi consentiti dalle possibilità provvedere al più presto al rinforzo delle Unità Aeree in A.S. ed in Egeo.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/7642

Segreto

P.M. Ae. 10, 22 Aprile 1941-XIX

Risposta al foglio datato 19.4.41
N. 8377/Op.

OGGETTO: *Azioni aeree contro Malta, Suez e Delta Nilo.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

La questione della protezione ai convogli per la Libia ha formato oggetto da parte dello S.M. della R. Aeronautica di tutta l'attenzione che merita.

Personalmente ritengo che gli inglesi hanno sempre tenuto nella dovuta considerazione l'importanza di recidere questa nostra vitale arteria di rifornimento per il fronte africano e che l'attuale intensificarsi dei loro tentativi di offesa sia dovuto, oltre che all'accresciuto volume del traffico, alla decisione di conseguire risultati utili pur esponendosi a maggiori rischi.

Le azioni offensive contro Malta vengono effettuate dai Reparti Nazionali e Germanici con il massimo dei mezzi consentiti dalle necessità di schieramento ed anche dalle valutazioni dei potenti mezzi di offesa e difesa dell'Isola che impongono modalità di impiego sempre diverse e in ogni caso improntate al concetto di contenere il rischio notevole delle azioni offensive in limiti sopportabili.

Non è, però, da attendersi con questo di impedire che il nemico possa ancora intercettare il nostro traffico, perchè è impossibile distruggere integralmente, con soli mezzi aerei, una base navale di quella specie, e perchè unità di superficie e subacquee potranno sempre partire dalle basi del Mediterraneo Orientale, con eventuale breve appoggio a Malta.

Altrettanto può dirsi per ciò che riguarda l'offesa aerea, in quanto gli aeroporti dell'isola sono numerosi e dotati di sistemi difensivi e protettivi tali da escludere che possa raggiungersi la loro completa inutilizzazione.

Il potenziamento delle forze aeree in A.S.I. è stato già disposto ed è in via di attuazione.

Sono note a codesto Comando Supremo, le difficoltà incontrate per la ricostituzione della necessaria attrezzatura logistica in Libia; difficoltà rese ancora più gravi dal recente incendio del piroscafo «Ogaden» e che,

comunque, si cerca di superare nel minor tempo possibile.

È altrettanto noto a codesto Comando Supremo che già da tempo alcuni reparti da Bombardamento e da Caccia sono pronti per essere inviati in Libia e che il loro trasferimento non potrà effettuarsi fino a che la 5a Squadra Aerea non comunicherà che le basi di schieramento siano completate e pronte a riceverli e questo — naturalmente — non potrà avvenire se non quando saranno giunte le cosiddette «aliquote» di materiali per armamento aeroporti.

Debbo osservare, però, che soltanto quando potremo disporre di aeroporti di partenza a Marsa Matruk ed oltre, sarà possibile attuare, con la continuità e la intensità necessarie, quelle azioni di contro-aviazione nelle zone del Nilo e del Canale, cui ha fatto cenno codesto Comando Supremo col foglio a riferimento.

Per quanto riguarda, infine, l'Aeronautica dell'Egeo ritengo che—con l'avvenuto trasferimento del 50° Gruppo B.T. e della 279^a Squadriglia Aerosiluranti e con il prossimo invio del 41° Gruppo B.T. (con armamento anche silurante) — verrà ad essere saturata la capacità aeronautica del Possedimento, tenuto conto del numero dei campi e delle possibilità di rifornimento.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/7503

P.M. Ae. 10, 21 Aprile 1941-XIX

Segreto - Riservato alla persona

OGGETTO: *Richiesta d'intervento aerei nel basso Adriatico.*

AL COMANDO DELLA 4^a SQUADRA AEREA

Supermarina ha rappresentato che, in seguito a sua richiesta di far conoscere entro quali limiti di spazio gli aerei da Caccia potevano intervenire a difesa di unità navali nel basso Adriatico, codesto Comando ha indicato una zona troppo ristretta rispetto alle esigenze della R. Marina.

È evidente che codesto Comando, nel limitare il raggio d'azione, ha tenuto giustamente conto dell'aumentato rischio che comporta il volo per i velivoli da Caccia che in dipendenza delle loro caratteristiche, non sono idonei a compiere lunghe navigazioni in mare aperto.

È tuttavia necessario, per ovvie ragioni di omogeneità, che anche i Reparti dipendenti da codesto Comando, estendano, ove richiesti per particolari necessità operative, il loro intervento sino a 100 miglia dalla base di partenza, analogamente a quanto viene praticato dall'Aeronautica della Sicilia per la scorta ai convogli diretti a Tripoli.

Con l'occasione, poichè Supermarina ha comunicato di annettere la massima importanza alla effettuazione di esercitazioni aeromarittime per il perfezionamento delle norme già emanate sulla «Aero-cooperazione», s'invita codesto Comando ad aderire, compatibilmente con le esigenze operative dei Reparti, alle eventuali proposte che, in merito, verranno avanzate dalla R. Marina.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

4a SQUADRA AEREA
COMANDO
Ufficio Operazioni

Prot. N. 07/ RP
Segreto - Riservato Personale

Brindisi, 28 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Richiesta d'intervento aerei nel Basso Adriatico.*

ALLO STATO MAGGIORE - SUPERAEREO

ROMA

Rispondo al foglio RP/7503 del 21 Aprile 1941.

Quando ha rappresentato Supermarina a codesto Superaereo è inesatto.

Infatti nessuna domanda è stata mai rivolta a questo Comando circa i «limiti di spazio entro i quali gli aerei da caccia potevano intervenire a difesa delle unità navali nel Basso Adriatico».

Questo Comando pur tenendo presente quanto enunciato nel secondo paragrafo del foglio citato, non ha mai inteso limitare l'impiego della caccia purchè il punto nel quale fosse chiamata ad operare ammettesse un minimo di tempo per il combattimento e per un ragionevole margine di sicurezza.

Infatti in varie circostanze nelle quali da parte dei Comandi della R. Marina, è stato richiesto l'intervento della caccia a protezione, i Reparti dipendenti sono intervenuti o sono stati pronti ad intervenire.

Si possono citare fra le altre le crociere di protezione eseguite il giorno 29 marzo c.a. In dette crociere 60 Macchi 200 del 153° Gruppo hanno da Capo Spartivento a Taranto per ben 10 ore sorvolato il Gruppo *Vittorio Veneto* di ritorno dallo scontro navale del 28 nelle acque di Creta.

Supermarina nell'attribuire a questo Comando il concetto di limitazione dell'azione della Caccia ad uno spazio ristretto, deve riferirsi certamente alle modalità per l'intervento a protezione del traffico marittimo con l'Albania.

Dette norme sono state concretate in seguito ad ordine emanato da codesto Superaereo con tele B-18392 del 21 agosto u.s.

Per realizzare un intervento tempestivo, la zona di mare interessante detto traffico era stata divisa con una linea passante per i punti (lat. 41°16' e longitudine 18°14') e (lat. 40°21' e long. 18°50').

I Reparti da caccia della Quarta Squadra debbono intervenire di massima in seguito alle richieste effettuate dalle navi a ponente di detta linea, quelli dell'Aeronautica dell'Albania a levante. Si allega, una cartina di-

mostrativa. (omessa).

Ciò non ha però alcuna relazione con l'intervento su richiesta da parte delle unità navali, che deve essere realizzato secondo quanto indicato nella S.M. 59S.

Si fa inoltre presente che questo Comando ha sempre aderito alle richieste di esercitazioni aeromarittime per il perfezionamento delle norme sulla aerocooperazione; naturalmente tali esercitazioni sono state subordinate alle necessità operative dei dipendenti Reparti

IL COMANDANTE GENERALE DI SQUADRA AEREA

(E. Ilari)

F/to Ilari

EDH

EDH

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1^a

Prot. N. 8275/Op. Allegati 1
Segreto
Urgente

22 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Rafforzamento di mezzi navali, aerei e terrestri della Marina francese in Mediterraneo.*

A SUPERMARINA
A SUPERAEREO

Si trasmette, con preghiera di parere con cortese urgenza, copia del foglio 15 aprile n. 14428 della Commissione di Armistizio con la Francia, relativo a nuove richieste della Marina francese, di non trascurabile entità.

Nella nota di cui è fatto cenno nel foglio della Commissione Italiana di Armistizio, il Capo della Delegazione francese, Ammiraglio Duplat, a nome dell'Ammiragliato, prendendo occasione del recente fallito tentativo britannico di dirottamento di un convoglio francese nella zona di Nemours, illustra diffusamente le ragioni che, nel presupposto di una incombente minaccia britannica renderebbero necessario, a parere del Governo francese, il rafforzamento delle forze navali francesi nel Mediterraneo, e la loro quasi completa libertà di azione.

È da rilevare che, a seguito di precedente richiesta, sempre motivata dall'episodio di Nemours, e col parere favorevole di codesto Stato Maggiore come da foglio 6989 del 13 corr., è stato già accordato alla Francia il trasferimento a Casablanca di due torpediniere tipo «Epée» dislocate a Tolone, e degli avvisi «La Grendière» e «Annamite» dislocati a Beirut.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Guzzoni

COMMISSIONE ITALIANA DI ARMISTIZIO CON LA FRANCIA

PRESIDENZA

N° 14428 di protocollo Pr.
Urgente

Torino, 15 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Rafforzamento di mezzi navali, aerei e terrestri della Marina francese in Mediterraneo.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato maggiore generale

Faccio seguito al foglio 13747/Pr. del 1° aprile u.s.

La Delegazione francese, ponendo in evidenza la gravità delle minacce inglesi all'Impero coloniale francese e alle sue linee di comunicazione marittime, dalle quali proviene la sussistenza per la popolazione, ha inoltrato con l'unità nota, nuove richieste tendenti ad ottenere:

a) l'autorizzazione a riarmare: 6 cacciatorpediniere — 7 torpediniere e 3 navi pattuglia;

b) libertà di movimento e di azione delle forze navali nel Mediterraneo, con il solo obbligo di informare alla C.I.A. anzichè di richiesta di autorizzazione;

c) il riarmo di 8 batteri da costa e relativa autorizzazione:

— a prelevare dai depositi materiali eventuale occorrenti;

— a dotare le batterie stesse di armi per la difesa contraerea ravvicinata;

— a derogare nell'applicazione delle recenti norme emanate in accordo con la C.T.A. per completare il disarmo nelle batterie antinavi;

d) la revoca delle misure restrittive relative al trasporto del personale della Marina della Francia in Nord Africa;

e) l'aumento del 50% delle dotazioni attuali dell'Aeronautica navale e relativa libertà di movimento e di addestramento;

f) la soppressione delle sanzioni previste per la squadriglia 7/B dell'Aeronautica navale che ha partecipato all'azione di Nemours.

Sono, di massima, del parere che tali richieste non possano essere accolte, per le seguenti considerazioni:

1) Le ingenti forze navali, aeree e terrestri della Marina francese già concesse in deroga alle clausole di armistizio, sono da considerarsi suf-

ficienti per lo scopo per il quale la Delegazione francese ha inoltrato le attuali richieste, cioè la difesa delle comunicazioni marittime — a tale scopo possono concorrere anche le notevoli forze dell'aeronautica terrestre dislocate in Africa.

2) L'accoglimento delle richieste, oltre a portare un considerevole potenziamento alla già preoccupante forza militare marittima della Francia modificando a nostro svantaggio la situazione militare del Mediterraneo e a ledere il principio del controllo da parte della C.I.A. sull'attività della Marina francese, annullerebbe praticamente le clausole della convenzione relative al disarmo navale che mirano a eliminare dal bacino del Mediterraneo, fino a pace conclusa, qualunque influenza francese.

3) Le misure restrittive attualmente in atto circa il trasporto di personale dalla Francia in Nord Africa saranno prossimamente definite in seguito ad accordi con la C.T.A., mediante la emanazione di norme direttive relative a tali trasporti e con l'istituzione del controllo misto italo-tedesco.

Per quanto riguarda le sanzioni previste per la squadriglia 7/B sono dell'avviso che esse potrebbero essere mitigate in considerazione del contegno che effettivamente tale squadriglia ha tenuto a Nemours, ferma restando la consegna di un velivolo da prelevare da una base di accantonamento. Questo provvedimento è stato di massima concordato con la C.T.A. nelle riunioni tenute a Torino nei giorni 9 e 10 aprile u.s.

Poichè le sopracitate richieste hanno vasta ripercussione nel quadro generale della situazione politico militare del Mediterraneo, le rimetto alla decisione di codesto Stato Maggiore Generale.

Comunicherò tali decisioni alla C.T.A., alla quale la Delegazione Francese di Wiesbaden ha inoltrato le stesse richieste.

IL GENERALE DESIGNATO D'ARMATA
PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE DI ARMISTIZIO
F/lo Grossi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

IN CHIARO PER TELESCRIVENTE
Segreto

23 Aprile 1941
Ora consegna 2107

STAMAGE

IB-7721 SUPERAEREO PUNTO Riferimento foglio 8275/Op data 22 aprile.
Esprimo parere nuovamente contrario at qualsiasi aumento forze aeree
francesi sia terrestri che marittime, in territorio metropolitano et Africa
Settentrionale.

Generale PRICOLO

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Gabinetto del Ministro

Appunto al DUCE

Vi informo, DUCE, sulle conclusioni degli accordi presi ieri 21 corr. con il Capo del 1° Reparto S.M. dell'Aviazione germanica, Gen. B.A. Von Waldau. *Premesso* che le azioni offensive contro l'Egitto, compiute con apparecchi da bombardamento, è più conveniente che abbiano origine dalla Grecia anzichè dalla Libia per la maggiore facilità di rifornimento e di vita delle basi aeree; considerata inoltre la necessità di proteggere le predette azioni di bombardamento con forze da caccia le quali, per ragioni di autonomia, dovranno essere dislocate in Africa unitamente ai Reparti da bombardamento della Fanteria; vista, infine, la convenienza di appoggiare a Rodi la base principale per le azioni aeree speciali contro il Canale di Suez, è stato concordato il seguente schieramento delle forze aeree germaniche in Italia, Libia e Possedimento Egeo:

Sicilia

- Un Gruppo Stuka
- un Gruppo Caccia (distruttori) Me 110

Libia

- un Gruppo da bombardamento Ju 88
- due o tre Gruppi Stuka
- un Gruppo Caccia Me 109
- un Gruppo Caccia (distruttori) Me 110
- una Squadriglia da ricognizione Strategica
- un Gruppo da trasporto Ju 52
- un Gruppo Artiglieria c.a.

Rodi

— un nucleo specialisti germanici per l'allestimento di velivoli He 111 posamine.

Lo schieramento delle forze aeree italiane verrà ad integrare quello germanico in perfetta identità di vedute nel piano della cooperazione operativa.

E precisamente lo schieramento delle Forze Aeree italiane verrà a ri-

sultare il seguente:

In Sicilia

- | | |
|----------------------------------|---------|
| — 2 Stormi da bombardamento | — S 79 |
| — 1 Gruppo da bombardamento | — Br 20 |
| — 2 Stormi ed 1 Gruppo da Caccia | |
| — 1 Squadriglia Siluranti | |

In Libia

- | | |
|-----------------------------|---------|
| — 1 Stormo da bombardamento | — S 79 |
| — 1 Gruppo da bombardamento | — Br 20 |
| — 1 Gruppo «Picchiarelli» | |
| — 5 Gruppi da Caccia | |
| — 1 Squadriglia Siluranti | |

In Egeo

- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| — 1 Gruppo da bombardamento | — Cant Z 1007 bis |
| — 1 Gruppo da bombardamento | — S 79 |
| — 1 Gruppo da bombardamento | — S 84 |
| — 1 Gruppo Siluranti | |
| — 3 Squadriglie Caccia | |

(Con tale schieramento si ritiene che le forze aeree dell'Egeo siano sufficienti alle prevedibili esigenze operative, tanto più che la capacità logistica del Possedimento deve ritenersi saturata, consideranti il numero delle basi esistenti e l'opportunità di lasciare un certo margine per eventuale appoggio di Reparti per operazioni speciali).

In Grecia

In base alla situazione militare che verrà a delinearsi, alle Forze Aeree tedesche che vi saranno dislocate, e ai campi che verranno messi a disposizione è da prevedersi l'invio di:

- 2 Stormi da bombardamento
- 1 Stormo da caccia

Roma, 22 aprile 1941-XIX

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

IN CIFRA PER TELESKRIVENTE

18.4.41

Segreto

AERONAUTICA EGEO
STAMAGE p.c.
EGEOMIL p.c.

IB/7272 SUPERAEREO PUNTO Scopo arrivo et direzione rinforzi inglesi per Egitto disporre almeno due volte per settimana ricognizione zona canale con particolare riferimento Porto Said, Ismaila, Suez et traffico da essi verso centri Valle Nilo ./ Ricognizioni dovranno essere effettuate massima accuratezza e corredate quando possibile di fotografie./ Relazione dovrà riferire tutti avvistamenti effettuati principalmente tonnellaggio navi et attività notate sulle stazioni ferroviarie sui porti et sulle strade./

Generale PRICOLO

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

IN CIFRA PER TELESCRIVENTE

24.4.41

Segreto

Ora consegna 11.15

STAMAGE

IB/7749 SUPERAERO PUNTO In considerazione che azioni offensive nel bacino Egeo saranno sviluppate dalle forze aeree italiane e tedesche dislocate in Grecia, è necessario che azione offensiva Aeronautica Egeo sia condotta essenzialmente sui porti Alessandria et Suez — ove risulta accentrato gran numero piroscafi — e contro traffico nemico lungo coste settentrionali Egitto ./ A seguito accordi verbali con Eccellenza Guzzoni prego trasmettere ordini in tal senso ad Egeomil./

Generale PRICOLO

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. IB/8169

P.M. Ae. 10, 30 Aprile 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Delimitazione zone d'azione delle forze aeree italiane e germaniche.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

In seguito a richiesta dello Stato Maggiore dell'Aeronautica tedesca ed in base al concetto già espresso da codesto Stato Maggiore Generale circa la convenienza di riservare all'Aeronautica italiana dell'Egeo le azioni su Alessandria e sul Canale di Suez, è stata stabilita, in accordo con l'Ufficio Germanico di Collegamento, la seguente linea di delimitazione delle zone d'azione delle aeronautiche tedesca e italiana:

Capo Matapan — Punta meridionale dell'isola Kythera — 50 Km. ad ovest ed a Sud dell'isola di Candia — limite ovest delle acque territoriali del Dodecanneso.

A partire dalle ore 0800 del 1 maggio, a nord di tale linea debbono agire esclusivamente i Reparti tedeschi.

Si prega voler dare le conseguenti disposizioni al Comando Superiore Forze Armate dell'Egeo.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB-8328

P.M. Ae. 10, 2 Maggio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Spostamento di una squadriglia caccia italiana sull'aeroporto di Janina.*

AL GENERALE D.A. MAX RITTER VON POHL

Come è a vostra conoscenza, il giorno 29 aprile u.s. veniva dal Superaereo incaricato il Maggiore ISSENMANN di domandare alla 4^a Luftflotte l'autorizzazione di inviare una squadriglia da caccia italiana sull'aeroporto di Jamina per svolgere di qui un'azione sul mare.

Era intendimento del Superaereo di far proteggere l'operazione di ammaraggio degli aerei e di lancio paracadutisti su Cefalonia mediante una crociera protettiva sul cielo dell'isola.

Il Comando della 4^a Luftflotte — dopo qualche obiezione che sembra fosse motivata da talune difficoltà avanzate dai comandi in sottordine — aderiva alla richiesta del Superaereo.

La Squadriglia italiana si trasferiva a Jamina il giorno 30 aprile e per non gravare sui Reparti Germanici e sui rifornimenti esistenti in posto, portava al seguito personale specializzato e la benzina ad essa necessaria.

Detta Squadriglia, però, non poteva assolvere il suo compito perchè il Comandante dell'Aeroporto vietava di volare ed ordinava che il reparto italiano sgombrasse nella stessa giornata.

Vi segnalo il comportamento del Comandante dell'Aeroporto, che appare in contrasto con il cameratismo e lo spirito di collaborazione che hanno sempre dimostrato — in ogni circostanza ed in ogni località — i Comandi ed il personale della R. Aeronautica nei confronti dei camerati germanici.

L'atteggiamento del Comando dell'Aeroporto di Janina — come Voi stesso vorrete convenire — non è certamente conciliabile, inoltre, con l'autorizzazione che era stata preventivamente accordata dal Comando della 4^a Luftflotte, su richiesta del Superaereo.

Ho voluto segnalarVi i fatti di cui sopra, perchè Voi possiate promuo-

vere quei provvedimenti che riterrete opportuni, onde evitare che spiacevoli incidenti del genere abbiano ancora a ripetersi.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO*Ufficio B*Prot. N. 1B/7155 Allegati 2 (*omessi*) P.M. Ae. 10, 16 Aprile 1941-XVIII
*Segreto*OGGETTO: *Dipendenze dei Comandi aeronautici d'oltremare.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

Le vicende belliche che, durante l'inverno, hanno avuto per teatri d'operazione i territori della Marmarica e dell'Egeo, hanno posto in evidenza come l'attuale ordinamento degli Alti Comandi non risponda alle esigenze della guerra aerea.

Mi riferisco, in modo particolare, alle forze aeree della Liba, le quali, in poco più di un mese, hanno subito in volo ed a terra perdite talmente ingenti, da ridurre praticamente a zero l'efficienza della 5^a Squadra, senza che un così grave sacrificio, che ha avuto dannose ripercussioni in tutti gli altri settori, abbia apportato un sensibile beneficio al corso degli avvenimenti.

Allego a tale proposito uno stralcio della relazione presentatami dal Generale S.A. Felice Porro. (Allegato A). (*omessa*)

È noto, infatti, come nel periodo cruciale dell'offensiva inglese della Marmarica, velivoli ed equipaggi siano stati ininterrottamente lanciati — in un impiego, che non sempre le circostanze giustificavano — contro bersagli di poca consistenza, ampiamente decentrati nel deserto, ove le poche perdite in carri armati ed autoblando, che si infliggevano all'avversario, non potevano compensare, neppure lontanamente, quelle più numerose e più gravi dei nostri Reparti aerei.

Sono dell'avviso che, nella circostanza, soltanto l'impiego errato dell'aviazione e lo schieramento troppo avanzato dei Reparti abbiano offerto all'avversario quella possibilità, invano ricercata antecedentemente, di conquistare il dominio del cielo e di avere quindi ragione più facilmente dell'intero schieramento terrestre.

Nè, d'altra parte, l'ordinamento vigente, che pone le forze aeree d'oltremare alle dirette dipendenze dei Comandi del R. Esercito, ha consentito al Superaereo d'intervenire nella battaglia allora in atto, per modificare, con la competenza che gli deriva dagli accurati studi specifici preparatori e dalla esperienza acquisita in lunghi anni d'impiego in pace ed in guerra,

uno stato di cose fatalmente destinato alle più dolorose conseguenze.

L'inconveniente più grave, dal lato operativo, è stato di aver tenuto praticamente fermi, per 2-3 mesi, 150 velivoli da bombardamento in attesa dell'offensiva su Marsa Matruh, mentre si sarebbe potuto adoperarli per attuare azioni offensive contro l'aviazione inglese concentrata sulle basi del Nilo. E ciò perchè il Comando Superiore si preoccupava di tener sempre disponibile l'intera forza aerea ad immediato vantaggio delle truppe, anche quando queste non erano impegnate a contatto del nemico.

Tale stato di cose si era manifestato in Libia fin dai primi giorni delle ostilità come lo dimostra il severo richiamo del compianto Maresciallo BALBO al Comando Aeronautica della Libia (Allegato B). (*omesso*).

Cito anche il recente esempio dell'Aeronautica dell'Egeo, rimasta lungamente inattiva di fronte all'intenso traffico dei porti greci, solo perchè il Comando Forze Armate era guidato da preoccupazioni locali ed intendeva conservare le forze a sua disposizione per il compito esclusivo della difesa del Possedimento; eventualità questa, che ancora non si è presentata e che, solo nel suo stato potenziale, ha immobilizzato Reparti aerei il cui intervento invece sarebbe stato utile ad altri scacchieri.

Quando, infatti, dopo ordini diretti, l'Aeronautica dell'Egeo ha potuto effettuare delle azioni a più largo respiro, si sono ottenuti i brillanti risultati del 28 marzo e 1° aprile.

Pur senza volermi riferire a quanto viene praticato altrove, (es. in Germania, dove in certe fasi della battaglia terrestre ingenti aliquote delle forze aeree cooperano con l'Esercito, pur conservando integralmente le dipendenze dal Comando dell'Aeronautica), ritengo che ormai l'esperienza abbia ampiamente dimostrato l'esattezza dei concetti, che sono nell'ordine naturale delle cose e da me esaurientemente espressi con il foglio n. 64930 in data 9-9-1940 all'argomento «Nuova organizzazione delle terre italiane di Oltremare».

Ritengo in sostanza che, lasciando ulteriormente inalterato l'attuale stato di dipendenza delle forze aeree d'Oltremare, mentre permane la possibilità di insistere sugli errati concetto d'impiego usati nel passato — intervento esclusivo dei Reparti di volo nel campo tattico militare, a detrimento degli obiettivi strategici interessanti le tre forze armate — si creino per contro dei compartimenti stagni che, impedendo il movimento dei Reparti di volo da l'uno all'altro settore, menomano necessariamente le possibilità di manovra, peculiare e preminente caratteristica dell'Arma Aerea.

In tali condizioni i risultati non possono essere che scadenti e, comunque, di gran lunga inferiori a quelli che il complesso dei mezzi potrebbero dare.

Lo stesso Comando Supremo, che ha funzioni direttive e coordinatrici nel quadro generale della guerra, non può in pratica scendere al parti-

colare delle singole operazioni, le quali richiedono la conoscenza perfetta ed aggiornata dello stato di efficienza del materiale, del personale e dell'organizzazione logistica, di cui soltanto gli organi tecnici dei singoli Stati Maggiori possono fare un apprezzamento immediato ed integrale.

Deriva da quanto sopra espresso che — volendo inquadrare l'attività bellica delle forze aeree in un unico armonico piano operativo, che tenga conto delle esigenze belliche delle tre forze armate e sia in grado di concorrere con reale efficacia alle operazioni terrestri, navali ed aeronautiche — è necessario coordinare l'attività dell'Aeronautica mediante un Comando unico, il quale non può essere che il Superaereo.

Soltanto in un ordinamento del genere che ponga tutte le unità aeree, ovunque esse siano dislocate — tranne per l'A.O.I. che costituisce uno scacchiere del tutto autonomo — alle dipendenze di un unico comando, ravviso gli elementi suscettibili di creare le condizioni indispensabili per il migliore e più redditizio impiego delle forze.

Sembra, infatti, logico per Superaereo — dipendendo direttamente dal Comando Supremo ed avendo, insieme alla competenza tecnica necessaria, la visione panoramica complessiva dello sviluppo delle operazioni — possieda in sé tutti gli elementi, per poter manovrare e dosare l'intervento aereo con la sicurezza e la tempestività richieste dalle circostanze.

Quanto sopra, naturalmente, non infirmerebbe in alcun modo il concorso che lo forze aeree in posto, con la stessa fraternità d'intenti che per il passato, sarebbero in grado di dare alle locali operazioni terrestri e marittime, in quanto ai Comandi di G.U.A. è conferita autorità e libertà sufficienti per poter intervenire a richiesta dei Comandi interessati, in azioni di cooperazione.

Ciò è stato ampiamente dimostrato dal contributo ininterrotto ed efficacissimo, portato alle operazioni sul fronte greco dall'Aeronautica dell'Albania e dalla 4^a Squadra, unità che dipendono dal Superaereo, il quale ha potuto conciliare la esigenza delle truppe nel campo tattico con quelle di carattere strategico, di volta in volta verificatesi sul territorio greco e sul mare.

La necessità di un Comando unitario dell'Aeronautica che agisca sulle direttive ed a contatto del Comando Supremo, si presenta soprattutto urgente in questo momento, di fronte al maturare della situazione nei Balcani ed un felice sviluppo delle operazioni in A.S.I., da cui si può prevedere che, nel prossimo futuro, il teatro di guerra italiano si sposterà quasi interamente verso il Mediterraneo Orientale e richiederà di concentrare tutte le forze disponibili sugli stessi obiettivi, utilizzando contemporaneamente le basi del territorio greco, dell'Egeo e della Libia.

Sarà grato a codesto Comando Supremo se — aderendo ai concetti sopra espressi e nella persuasione che effettivamente il rendimento delle

operazioni aeree potrà essere suscettibile di notevoli risultati, qualora venga basato su di un razionale impiego che tragga le origini dall'unità ed omogeneità di comando — vorrà promuovere quei provvedimenti intesi a modificare, nel senso voluto, le norme esecutive della legge 26 luglio 1939 n. 1193 «Organizzazione bellica delle terre italiane d'Oltremare» (foglio 1B del Comando Supremo, in data 8 giugno 1940).

Sembra, infatti, esistere contraddizione in termini fra le attribuzioni di carattere organizzativo conferite al Capo di S.M. della R. Aeronautica (articolo 2 — comma A) e quelle di carattere operativo riservate invece ai Comandanti Superiori delle FF.AA. (art. 2 — comma b), giacchè le due funzioni si integrano a vicenda e sono, nella pratica, inscindibili l'una dall'altra.

A mio parere, pertanto, le norme esecutive della sopracitata legge 26 luglio 1939 n. 1193 dovrebbero essere così modificate:

Art. 1)

.....

a)

b)

.....

Art. 2)

.....

a)

.....

b) esercita le funzioni di cui alla lettera b) del precedente numero 1, impartendo le direttive di carattere strategico direttamente ai Comandi Superiori FF.AA. per le forze terrestri ai loro ordini ed al Capo di S.M. della R. Aeronautica per le forze aeree, ovunque queste siano dislocate.

Art. 3)

.....

a)

.....

b) I comandanti Superiori iniziano e svolgono le operazioni di guerra rispondendo dell'esito al Capo di S.M. Generale. Per l'impiego delle forze aeree si rivolgeranno al Comandante della G.U. Aerea in posto ed, in caso di esigenze maggiori, al Comando Supremo, che interesserà il Superaereo per l'intervento da altri settori.

Il Capo di S.M. della R. Aeronautica risponderà diretta-

mente al Comando Supremo dell'impiego dell'Armata
Aerea su tutti i fronti di guerra.

Art. 4) e seguenti, da modificare in armonia con le disposizioni qui
sopra proposte.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/8376

Segreto

P.M. Ae. 10, 3 Maggio 1941-XIX

OGGETTO: *Aeronautica Egeo.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

Il giorno 30 aprile u.s. venivano avvistati da velivoli da esplorazione dell'Egeo 25 piroscafi naviganti in convoglio a sud-est di Creta in direzione di Alessandria.

Dalla relazione operativa dell'Aeronautica Egeo relativa al suddetto giorno risultò che 5 velivoli Cant.Z. 1007 bis inviati per attaccare detto convoglio non potevano portare a termine la missione perchè attaccati da caccia nemici, nonostante che fossero scortati da caccia nazionali.

In conseguenza di ciò inviavo direttamente al Comandante l'Aeronautica Egeo — trattandosi di questione d'impiego che esulava dalla competenza del Comando Superiore — il seguente dispaccio:

«1B/8244 Superaereo././ Riferimento 25680././ Numerosi avvistamenti imponenti convogli non hanno avuto alcun esito offensivo././ Ricordo che est assolutamente necessario colpire e affondare maggior numero possibile piroscafi././ Prego inviare subito relazione dettagliata././»

Il Comando Superiore FF.AA. dell'Egeo mi inviava il telegramma seguente:

«A/01042 Egeomil./ Riferimento 1B/8244 odierno././ Relazione cui 25680 era da me conosciuta et approvata, dato che azioni belliche sono compiute secondo miei ordini et direttive././ Mancato bombardamento est dipeso esclusivamente da azione caccia nave portaerei././ Pregasi darne conoscenza Stamage././ Bastico././»

A parte il grave inconveniente della discordanza di giudizi la quale, a conoscenza dei Comandi e dei piloti, non può non portare ad influenze perniciose, osservo che le ragioni addotte non sono convincenti, specialmente per il fatto che, nel caso specifico, il bombardamento si poteva effettuare anche in presenza della nave portaerei, data la possibilità della scorta caccia.

Questo incidente sintomatico dimostra ancora una volta l'assoluta necessità di consentire al Superaereo l'impiego delle forze aeree dislocate oltremare, specialmente in Egeo, ove l'Esercito non ha necessità particolari e continue e ove le forze aeree sono dislocate principalmente per compiti di guerra marittima, che non sono in alcun modo connessi all'impiego delle truppe.

Tale stato di cose nuoce al buon rendimento dell'aviazione, che nel caso particolare era stata rinforzata appunto per intervenire intensamente sui convogli. Mentre le azioni condotte dall'Aeronautica Egeo, pur avendo per qualche giorno conseguito buoni risultati, in generale sono state poco intense e poco redditizie.

Tutto ciò — se dovesse continuare — indurrebbe questo Superaereo a rivedere completamente i suoi progetti di schieramento, nel senso di inviare i reparti aerei in zone ove ne sia possibile l'impiego, senza interferenze che ne limitino le possibilità ed il rendimento.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**
Uff. Operazioni Sez. 3^a

Prot. 9099/Op.
Segreto

7 Maggio 1941

OGGETTO: *Dipendenze e impiego dell'aviazione nelle terre d'oltremare.*

SUPERAEREO
SUPERCOMANDO A.S.I.
SUPERCOMANDO EGEO

e, per conoscenza:
SUPERMARINA
SUPERESERCITO

Negli scacchieri d'oltremare i Comandanti Superiori delle FF.AA. hanno e debbono conservare intera la responsabilità delle operazioni di guerra di loro spettanza e, quindi, da essi debbono dipendere tutti i mezzi bellici per lo svolgimento dei compiti sia offensivi, sia difensivi da assolvere.

Rientra pertanto nelle attribuzioni dei Comandanti Superiori il comando e l'impiego delle forze aeree come di quelle terrestri e navali dislocate nel loro scacchiere.

Il comandante dei reparti dell'Arma aerea ha però anche dipendenza tecnica da Superaereo per tutto quanto riguarda modalità d'impiego, organizzazione ed efficienza dei reparti dipendenti.

La dipendenza di comando ha sempre la precedenza su quella tecnica.

Nel caso si manifestasse qualche discordanza di idee in fatto di impiego dell'aeronautica, mentre il comandante di questa, pure ottemperando agli ordini, ne riferirà a Superaereo, il Comandante Superiore ne renderà edotto lo Stato Maggiore Generale che darà disposizioni definitive in merito.

Gli sviluppi della situazione su scacchieri lontani potranno, talvolta, far sì che, in territori alle dipendenze dei Comandanti di scacchiere, debbano di slocarsi forze aeree per un impiego diverso o più vasto che esula dalla competenza dei predetti Comandanti.

In questo caso, tali forze verranno manovrate dal Capo di Stato

Maggiore dell'Aeronautica, per delega dello Stato Maggiore Generale.

E poichè l'Arma Aerea, per la sua mobilità è quella che meglio si presta a far massa su determinati obiettivi partendo da settori lontani o distinti, non è naturalmente da escludere, che, in talune circostanze, anche gran parte dei mezzi aerei organicamente dipendenti da un Comandante di scacchiere, possano venire impiegate direttamente dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, per delega dello Stato Maggiore Generale.

Queste norme generali chiariscono e integrano quelle da me precisate con foglio I-B dell'8 giugno 1940 — XIX (n. 3 lettera b.).

Esse mirano ad assicurare un impiego unitario e razionale delle Forze Armate nei territori d'oltremare, rispettando al massimo le esigenze tecniche dell'Arma Aerea.

Il raggiungimento dello scopo, è, però, assicurato solo dall'appassionata volontà di cooperazione e dall'illuminato spirito di reciproca comprensione dei Comandanti.

MUSSOLINI

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. n. 1B/8443

P.M. Ae 10, 4 Maggio 1941-XVII

Segreto

OGGETTO: *Movimenti convogli e unità navali inglesi nelle acque di Creta.*

ALL'UFFICIO DI COLLEGAMENTO

SEDE

Il Comando delle Forze Armate dell'Egeo ha fatto presente allo Stato Maggiore Generale che per poter intervenire tempestivamente contro le unità navali inglesi dovrebbe essere informato dei movimenti delle navi e dei convogli nella baia e nelle acque dell'isola di Creta che attualmente — come è noto — è compresa nel settore operativo assegnato alle forze aeree germaniche.

Questo Superaereo, convenendo con quanto rappresentato dall'Egeo, prega codesto Ufficio di Collegamento di voler interessare il Comando Germanico competente, affinché le notizie riguardanti i movimenti navali avversari intorno a Creta, siano segnalati, con l'urgenza del caso, direttamente al Comando delle forze armate dell'Egeo.

Si gradirà conoscere l'esito dell'interessamento di codesto Ufficio.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA

*Ufficio Collegamento
col Comando Superiore
dell'Armata Aerea del Reich*

N. 2127 prot.
Segreto

Qu.Gen. 10.5.41-XIX

OGGETTO: *Collaborazione italo-tedesca nel bacino Mediterraneo.*

AL MINISTRO DELL'AERONAUTICA - Gabinetto dell'Eccellenza
il Ministro
e p.c.
SUPERAEREO

ROMA

SUA SEDE

Ho l'onore di rimettere una copia — e la traduzione integrale con carta allegata — del documento contenente le proposte di questo O.K.L. per la collaborazione aerea italo-tedesca nel bacino Mediterraneo. Una seconda copia del documento è stata trasmessa da questo Stato Maggiore Generale Aeronautico al Generale Von Pohl per l'approvazione e le eventuali controproposte del Superaereo.

Nella ripartizione dei compiti previsti per le due Aeronautiche la comunicazione dell'O.K.L. si ispirerebbe, per quanto mi è stato asserito, agli accordi di massima presi ultimamente fra l'Eccellenza il Generale d'A.A. Pricolo ed il Maresciallo Milch.

Circa la nuova questione delle dipendenze del Comando Aeronautico dell'Egeo dal X° Corpo Aereo e dei due gruppi da caccia e due da bombardamento dal Generale Frohlich, confermo quanto comunicato con telegramma n. 2122 in data odierna.

L'UFFICIALE SUPERIORE ADDETTO
(Colonnello A.A.r.n. — Giuseppe TEUCCI)
F/to Teucci

UFFICIO DI COLLEGAMENTO TEDESCO PRESSO LA R.A.

Ia Nr. 1529/41

Roma, 12 Maggio 1941-XIX

Segreto

R. a. P.

OGGETTO: *Situazione nel Mediterraneo.*

S.E. PRICOLO - Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica

SEDE

Rife: Com. Supremo dell'Aeronautica

S.M. 6562/41 Segreto R. a. P. in data 6 maggio 1941.

Si porta a conoscenza del Superaereo le seguenti idee approvate per principio dal Sig. Reichmarschall con la ulteriore condotta della guerra nel Mediterraneo con preghiera di voler aderire di massima a queste proposte. L'Ufficiale di Collegamento dell'Arma Aerea Italiana presso il Reichmarschall ha conoscenza delle intenzioni rispettivamente delle proposte qui appresso.

1) Il X° Corpo Aereo Tedesco senza le aliquote impiegate in Africa sarà trasferito in Grecia. Inizio dei trasferimenti di aliquote nella prima metà di maggio 1941. La rimanenza del X° C.A.T. sarà trasferita appena terminato il trasporto della 15ª Divisione corazzata. Dalla base greca il X° C.A.T. assumerà i seguenti compiti:

a) combattimento contro forze navali inglesi in mare e in Alessandria,

b) combattimento contro il traffico inglese di rifornimento via il Canale di Suez e le comunicazioni ferroviarie da Ismailia,

c) protezione delle comunicazioni marittime nell'Egeo.

d) In un secondo tempo anche la scorta di convogli dalla Grecia per l'Africa Settentrionale.

Con questo — analogamente agli accordi già convenuti colla R. Marina — si rende necessario una chiara delimitazione delle zone di operazione delle due Armi Aeree.

2) Proposta di una linea di delimitazione della zona d'azione delle forze aeree tedesche ed italiane, vedi pianta. (omessa). Una traslocazione di questa linea di delimitazione verso l'Est potrà essere presa in considerazione appena i rifornimenti per l'Africa potranno essere spediti direttamente dalla Grecia all'Africa.

3) A secondo la concezione del Sig. Reichmarschall per l'Arma Aerea Italiana entro la sua zona di operazione risultano i seguenti compiti:

a) sotto concentramento di reparti di combattimento e di caccia con centri di gravità in Sicilia, in Italia meridionale e nella Sardegna la parte Ovest del Mediterraneo è da sorvegliare e da proteggere contro imprese offensive della flotta di Gibilterra.

b) protezione del rifornimento per le aliquote delle FF.AA. italo-tedesche in Africa nella zona ad Est dello stretto di Tunisi fino al Meridiano 20° e lungo la costa d'Africa. A ciò occorre la continuata sorveglianza di Malta come base aerea-navale e l'impiego di forti forze di bombardamento e di caccia contro Malta.

La ricognizione offensiva delle vie dei convogli tanto via mare come lungo la costa africana dovrebbe svolgersi in maniera che reparti da bombardamento debbono essere pronti per l'impiego a richiesta. Con la preveggenza sorveglianza e senza lacune delle zone marittime dalle quali potrebbero operare forze marittime nemiche contro il nostro traffico di rifornimento, il tempestivo afferramento e combattimento del nemico dev'essere assicurato.

c) le aliquote delle FF.AA. italo-tedesche impiegate in Africa sono direttamente da sostenere con almeno due gruppi da bombardamento e due gruppi da caccia dotati con velivoli di recente tipo.

Si propone a scarico del Comando 5^a Squadra Aerea di mettere queste forze alle dipendenze del «Deutscher Fliegerführer Afrika» perchè per sostenere l'esercito un unico comando è indispensabile. Le dipendenze del «Fliegerführer Afrika» sarebbero da sistemare in medesima maniera come quella del X° C.A.T. durante il suo impiego in Sicilia.

d) I porti importanti per il rifornimento sono da proteggere coll'impiego di difesa c.a. e di caccia delle FF.AA. italiane. E particolarmente urgente la difesa aerea di Tripoli, di Bengasi e più tardi di Tobruk.

4) Una collaborazione dell'Arma aerea Italiana nella zona di operazione tedesca è desiderata nelle seguenti misure:

a) L'impiego di aerosiluranti a Rodi per l'attacco di forze marittime inglesi,

b) L'impiego di reparti italiani da caccia per la protezione di Rodi e le isole avanzate all'Egeo,

c) approntamento di forze di ricognizione (2-3 squadriglie di ricognizione marittima) per l'esplorazione della flotta inglese.

5) Onde assicurare un'unica condotta nei Comandi si prega dell'approvazione che le aliquote italiane dell'Arma Aerea impiegate per la comune condotta di combattimento nella parte Est del Mediterraneo come

da cifra 4) siano alle dipendenze del X° C.A.T. onde facilitare l'impartire di ordini per i comandi, si propone di collegare un generale dell'Arma Aerea Italiana al X° C.A.T.

6) Nel caso che il trasferimento di forze del X° C.A.T. nella Sicilia dovrebbe essere necessario oppure desiderato, queste forze, analogamente alla necessità di un unico comando entro una zona di operazione, sarebbero alle dipendenze del Comando Aeronautica Sicilia. Si prega di tener pronti due aeroporti per un'eventuale trasferimento di forze da bombardamento o da caccia pesanti del X° Corpo Aereo Tedesco in Sicilia.

7) In riguardo della necessità di non interrompere l'impiego dalla zona della Sicilia si propone in armonia col X° Corpo Aereo Tedesco di dislocare i campi d'aviazione divenendo vacanti al più presto possibile coll'Arma Aerea Italiana.

F/to VON DONAT

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. IB/9326

Segreto

P.M. Ae. 110, 16 Maggio 1941-XIX

OGGETTO: Impiego delle Forze Aeree italiane e germaniche nel Mediterraneo orientale.

ALL'UFFICIO DI COLLEGAMENTO GERMANICO PRESSO
LA R. AERONAUTICA

SUA SEDE

In merito alle comunicazioni di cui al foglio n. 1529/41 in data 12 maggio 1941, prego di portare a conoscenza del Comando Supremo dell'Arma Aerea tedesca quanto segue:

1) I concetti di impiego delle Forze Aeree italiane per il proseguimento della guerra aerea nel Mediterraneo ed in Africa Settentrionale sono:

— controllo, con forze da esplorazione, del Mediterraneo occidentale e centrale, nonché di quello orientale, fino al limite della zona operativa dell'Aeronautica italiana;

— impiego delle forze da bombardamento e siluranti disponibili per l'attacco al traffico ed alle forze navali nemiche;

— controllo ed attacco alla base aeronavale di Malta;

— protezione aerea dei porti di imbarco e di sbarco per le comunicazioni marittime fra l'Italia e l'Africa Settentrionale e fra l'Italia e la Grecia, intendendosi che quella dei porti greci sarà affidata alle forze aeree del X C.A.T.;

— protezione aerea del traffico marittimo tra l'Italia e l'Africa settentrionale, tra l'Italia e la Grecia e lungo le coste africane, restando esclusa quella dei futuri prevedibili traffici tra la Grecia e l'Africa settentrionale, che sarà effettuata dal X° C.A.T.;

— azioni di concorso alle operazioni terrestri contro l'Egitto, in collaborazione con le forze aeree tedesche;

— azioni contro gli obiettivi marittimi ed aeronautici dell'Egitto nord orientale, in concorso con le operazioni aeree tedesche.

2) Per le operazioni di esplorazione e di attacco al traffico ed alle forze navali nemiche, nonché per quelle relative alla protezione dei nostri

convogli, si rende opportuna una linea di demarcazione delle zone operative per le aviazioni italiana e tedesca.

Si accetta senz'altro quella proposta dal Comando Supremo dell'Arma Aerea germanica, con le seguenti riserve:

— l'Aeronautica dell'Egeo — specialmente finchè non sarà attuata l'occupazione dell'isola di Creta — previ accordi con il Comando del X° C.A.T. potrà operare nella zona assegnata all'Aviazione germanica, contro gli obiettivi di Creta, di Alessandria, del Canale di Suez, di Haifa ed eventualmente di Cipro;

— per la protezione *indiretta* dei convogli marittimi dall'Italia alla Tripolitania o alla Cirenaica, sarà talvolta necessario che vengano effettuate esplorazioni marittime ad oriente del 20° meridiano. In tali casi il X° C.A.T. dovrà provvedere a tali esplorazioni, comunicandone direttamente e nel modo più rapido possibile i risultati al Comando Marina Messina.

3°) Per i compiti di cui al presente paragrafo 1°), saranno attuati i seguenti criteri di schieramento delle forze aeree:

— occupare delle basi della Sicilia, lasciate libere dal X° C.A.T., con reparti da bombardamento, da bombardamento in picchiata, siluranti e da caccia, per la intensificazione delle azioni nel Mediterraneo centrale e su Malta;

— mantenere inalterate le forze aeree già esistenti in Sardegna, incrementando solamente i reparti siluranti;

— rinforzare — a mano a mano che ciò sarà consentito dalla capacità logistica della Libia — lo schieramento della 5ª Squadra Aerea.

I tipi di velivoli attualmente in Libia verranno sostituiti con tipi più moderni disponibili;

— mantenere inalterate le forze aeree attualmente esistenti in Egeo, alimentandone la linea in modo da conservare inalterata l'efficienza dei Reparti.

La capacità logistica e di manovra delle basi aeree dell'Egeo non consente la eventuale dislocazione permanente di forze aeree tedesche. Aliquote di tali forze potranno fare appoggio sulle basi italiane soltanto per rifornimento, sempre che le scorte in sede lo consentano. In tali casi il Comando del X° C.A.T. informerà di volta in volta, con conveniente anticipo, il Comando dell'Aeronautica dell'Egeo.

4°) Dipendenze

La dislocazione delle forze aeree italiane schierate nel Mediterraneo e gli scopi comuni, o concorrenti ad analoghe finalità, che dette forze debbono reggiungere, hanno imposta la necessità di meglio coordinare

le azioni dei vari Comandi aerei.

Per tale ragione il Comando Supremo Italiano ha recentemente autorizzato il Superaereo ad emanare direttamente ordini al Comando dell'Aeronautica dell'Egeo ed a quello della 5^a Squadra Aerea, per le unità aeree organicamente assegnate ai Comandi Superiori FF.AA., rispettivamente, dell'Egeo e dell'A.S.I.

La proposta di far dipendere le forze aeree dell'Egeo dal Comando X° C.A.T. e le forze avanzate della 5^a Squadra Aerea dal Comando delle forze aeree tedesche in Africa non può essere accettata, sia per l'accennata ed irremovibile questione di principio dell'unità di comando italiano, sia per importanti motivi di carattere organico, logistico ed operativo, tra i più evidenti:

— necessità di avvicinare tra loro i reparti della 5^a Squadra aerea nelle basi avanzate: ciò che richiede l'azione diretta ed insindacabile del Comandante la Squadra stessa;

— organizzazione e funzionamento anche nelle basi avanzate, con criteri rispondenti alle necessità operative del momento, di tutti quei reparti della 5^a Squadra Aerea che il Comandante può ritenere utile impiegare in avanti;

— richieste di Superaereo all'Aeronautica dell'Egeo di esplorazioni su Alessandria o nel Mediterraneo orientale per le necessità inerenti alla protezione indiretta dei convogli diretti in A.S.I.

Ritengo, invece, che non possano sorgere inconvenienti nello svolgimento dell'attività delle forze aeree italiane e tedesche in Egeo ed in Cirenaica, qualora vengano adottati criteri di collaborazione analoghi a quelli che hanno regolato le relazioni fra il X° C.A.T., il Superaereo e l'Aeronautica della Sicilia.

Più precisamente:

a) Per l'Egeo, dato che le operazioni nello scacchiere orientale sono ben definite e spesso intervallate nel tempo, non sembra indispensabile unicità di comando per le forze aeree tedesche dislocate in Grecia e quelle italiane dislocate nel Possedimento. L'Aeronautica dell'Egeo può continuare ad operare secondo le direttive del Superaereo, in stretta collaborazione con il X° C.A.T.

Per rendere possibile questa collaborazione sarà solo necessario un Ufficio di collegamento tra i due Comandi.

Soltanto nell'eventualità di importanti azioni d'insieme e contemporanee, l'Aeronautica dell'Egeo subordinerà la sua azione a quella del X° C.A.T., il cui Comando — tramite l'Ufficio di collegamento — potrà precisare le modalità della coordinazione per quanto si riferisce ai tempi ed ai settori di azione.

b) Per quanto riguarda l'Africa Settentrionale, dove per le caratte-

ristiche della guerra terrestre sul fronte ristretto la collaborazione deve essere più intima, si impone la necessità di un miglior coordinamento.

La soluzione più logica ed opportuna per ottenere tale coordinamento appare la seguente:

Affiancare al Comando delle Forze Aeree tedesche in Africa il Comando di Unità avanzata — composto dei reparti da bombardamento e da caccia segnalati dall'O.K.L. — dipendente organicamente dal Comando della 5^a Squadra Aerea, col compito di operare in stretta collaborazione con Forze Aeree tedesche, in base alle richieste ed alle direttive generali del Fliegerführer.

Il Comando di detta Unità, nell'ambito di tali richieste e direttive generali, ha libertà di impostare e dirigere le azioni aeree dei propri reparti. Informerà, inoltre, direttamente il Comando della 5^a Squadra dell'esecuzione di ogni azione aerea dei reparti propri e germanici, segnalando i risultati delle azioni e tutte le notizie interessanti l'attività della 5^a Squadra.

Fra il Comando della 5^a Squadra ed il Comando delle Forze Aeree tedesche in Africa sarà assicurata una stretta collaborazione per quel che riguarda:

- le questioni logistiche
- la difesa contraerea
- lo scambio di informazioni sulla situazione aerea, terrestre e marittima.

5°) Lo stesso sistema di collaborazione previsto per l'Aeronautica dell'Egeo rispetto al Comando X C.A.T. che rimansessero o ritornassero in Sicilia nei riguardi del Comando Aeronautica Sicilia.

In Sicilia, per l'eventualità di trasferimento di reparti tedeschi, saranno tenuti disponibili gli aeroporti di *Catania* e di *Gerbini*.

6°) Nell'eventualità che ciò fosse gradito al Comando Supremo dell'Arma Aerea Tedesca, Superaereo — allo scopo di meglio contribuire alla protezione delle azioni offensive ed esplorative nell'Egeo, nel Canale di Caso e nelle vicinanze di Creta — metterebbe a disposizione ed alle dipendenze del Comando X C.A.T. un gruppo da caccia Mc 200, da dislocare prima in Morea e poi a Creta, ad avvenuta occupazione dell'isola.

7°) A parere di Superaereo le basi dell'isola di Creta — dalle quali si possono facilmente raggiungere i principali obiettivi dell'Egitto e della costa africana — potrebbero assai opportunamente essere utilizzate per la dislocazione di unità da bombardamento pesante, lasciando in Cirenaica solamente le unità da caccia ed offensive necessarie per il corso alle operazioni terrestri.

8°) Con ciò si avrebbe il notevolissimo vantaggio di diminuire le gravi difficoltà logistiche inerenti agli onerosi rifornimenti in A.S.I. di carburanti di munizioni e di materiali vari, e soprattutto di evitare l'usura del materiale derivanti dal clima e dalla sabbia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/10 Pricolo

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 1^a

Prot. N. 9093/Op.
Segreto

7 Maggio 1941-XIX

OGGETTO: *Malta. Possibilità operative.*

A SUPERESERCITO
SUPERMARINA
SUPERAEREO

Nella attuale situazione sarebbe sommamente utile la occupazione di Malta.

Gli Stati Maggiori in indirizzo studino di nuovo le nostre possibilità operative al riguardo e me le prospettino al più presto.

IL SOTTOCAPO DI S.M. GENERALE
F/to Guzzoni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/9566

P.M. Ae.10, 20 Maggio 1941-XIX

Segreto - Riservato alla persona

OGGETTO: *Malta — Possibilità operative.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. N. 21

e, per conoscenza:

A SUPERESERCITO

A SUPERMARINA

Si ritiene di poter esaminare le possibilità in oggetto, dal punto di vista aeronautico, col presupposto che l'operazione debba attuarsi mediante azioni navali e sbarchi di truppe.

Tenuto conto delle note munitissime fortificazioni e dei mezzi di difesa, già da tempo esistenti nell'isola, si prospetta qui di seguito quello che potrà essere il concorso dell'Armata Aerea all'Operazione.

1) Protezione dei porti d'imbarco.

2) Protezione dei convogli, eventualmente in navigazione diurna, mediante crociere continue di Reparti da Caccia.

3) Esplorazioni a largo raggio sulle rotte di provenienza di forze navali nemiche ed attacco su queste partendo dalle basi della Sardegna, della Libia e dell'Egeo.

4) Azioni di contro-aviazione nella fase di preparazione dello sbarco, durante lo sbarco, e durante la marcia delle colonne, allo scopo di causare all'aviazione avversaria la massima crisi possibile ed impedire che i velivoli possano decollare per attaccare le nostre forze navali e terrestri.

5) Azioni di bombardamento delle difese costiere dell'isola prima e durante lo sbarco, nei tratti della costa prescelti.

6) Lancio di paracadutisti. Qualora questo genere di concorso fosse previsto nel Piano dell'occupazione, Superaereo dovrà esserne informato con conveniente anticipo, poichè occorrerà del tempo per riunire i velivoli all'uopo adatti e che normalmente, come è noto, sono impegnati in numerosi ed importanti servizi.

7) Appoggio alle operazioni terrestri una volta consolidato lo sbarco. Tale appoggio potrà essere compiuto con azioni di bombardamento, spezzonamento e mitragliamento nel campo tattico e su altre zone, nelle quali si manifesti la presenza o il movimento di forze nemiche.

8) Protezione con Reparti da Caccia del cielo delle operazioni sia durante lo sbarco, che durante la ulteriore occupazione dell'isola.

9) Trasferimento di Reparti aerei su quegli aeroporti eventualmente utilizzabili anche durante il concorso dell'operazione.

Per l'operazione in argomento Superaereo prevede di poter disporre, tenuto conto delle esigenze contemporanee negli altri scacchieri, di:

- 5 Stormi da bombardamento
- 5 Gruppi da caccia
- 2 Squadriglie siluranti,
dislocati in Sicilia e Pantelleria.

Potranno, inoltre, concorrere all'operazione Reparti da bombardamento delle Puglie e della Libia.

Allo scopo di poter impostare lo schieramento dei Reparti e dei Servizi si rimane in attesa del benestare e delle direttive di codesto Comando Supremo e di conoscere i progetti di Superesercito e Supermarina.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

SUPERMARINA

Prot. N. 10612

26 Maggio 1941-XIX

Segreto - Riservato personale

Argomento: Malta — Possibilità operative.

AL COMANDO SUPREMO

e per conoscenza

A SUPERESERCITO

A SUPERAEREO

1. — L'investimento delle isole maltesi rappresenta senza dubbio una delle operazioni più difficili, che si possano tentare, perchè la difesa dell'isola può essere ritenuta come una delle massime concentrazioni di potenza difensiva esistente nel mondo.

Limitandosi alle sole difese antinavi e a quelle costiere antisbarchi, risulterebbero nell'isola di Malta:

- 85 batterie navali di cui 19 di grosso calibro,
- ostruzioni di vario tipo nelle baie più importanti, oltre a quelle nel porto di La Valletta,
- reticolati sommersi davanti alle spiagge,
- difese attive e passive di ogni specie, tra cui reticolati con corrente ad alta tensione e mine interrato, sulle spiagge.

Altre batterie, di numero e di tipo imprecisati, esistono a Gozo e Comino, con settore di tiro verso il largo e verso la costa nord orientale di Malta per prendere alle spalle chi tentasse sbarcarvi.

Inoltre, campi minati circondano l'arcipelago.

Le batterie, data la loro sistemazione in cupole corazzate e in caverna, risulterebbero poco vulnerabili sia dall'aria sia dal mare.

2. — È manifesto che per superare difese così formidabili, cui debbonsi aggiungere quelle contraeree a quelle costituite dalla guarnigione dell'isola, occorre un'azione in grandissimo stile con mezzi appropriati.

Il concorso dell'Aeronautica dovrebbe essere elevatissimo, sia per compensare la nostra inferiorità navale sia per ridurre al minimo possibile la capacità di reazione delle difese: senza voler entrare in merito a questioni di competenza di Superaereo, si può dire che della massima efficacia sarebbe una preventiva intensa azione aerea protratta per molti

giorni di seguito allo scopo di produrre le massime devastazioni e scuotere il morale dei difensori.

3. — La mancanza del permanente dominio del mare consiglia di non fare assegnamento sopra l'invio di rinforzi nei giorni successivi al primo sbarco. Occorre pertanto mettere a terra nel giro di poche ore la totalità delle forze.

La mancanza di risorse locali fa d'altra parte presumere che le truppe sbarcate non potrebbero mantenersi in efficienza più di qualche giorno, donde la necessità che riescano a superare rapidamente le difese litoranee e quelle interne, tra cui la più importante è la linea Vittoria (tra la Torre Maddalena e Ras ir Raheb).

Occorre pertanto che gli attaccanti siano in numero pressochè doppio dei difensori, che oggi si possono valutare in 15.000 uomini.

Tenendo conto delle eventuali perdite in mare, è necessario prevedere un corpo di spedizione di 35-40 mila uomini, esclusi i reparti di paracadutisti.

4. — Per eseguire lo sbarco di viva forza non potrebbero essere impiegati normali imbarcazioni perchè i rumorosi motori ne rivelerebbero la presenza, la completa sprotezione e la mancanza di ponte e di spazio per sistemarvi qualche mitragliatrice lascierebbe gli uomini esposti alle offese da terra, l'eccessiva pescagione e la mancanza di adatte sistemazioni per rapido sbarco costringerebbe gli uomini a gettarsi in acqua abbastanza lontani dalla battaglia.

Occorre perciò ricorrere a galleggianti speciali. Un tipo di motozattera blindata e pontata del peso di 8 tonn. e capace di 40 uomini, oltre il suo equipaggio, è stata già progettata: sarebbe munita di due motori silenziosi capaci di imprimerle la velocità di circa 7 nodi con autonomia di 25 miglia; avrebbe un pontile di sbarco sulla prora e una mitragliera.

Con 100 di queste motozattere, maneggevoli e poco visibili, potrebbero tentare il primo sbarco 4000 uomini costituenti l'avanguardia della spedizione seguite a breve distanza dalle motocisterne speciali (già in servizio per tali scopi) da piccoli piroscafi e da motovelieri.

La piccolezza dei mezzi sarebbe una necessità derivante dall'impossibilità di eseguire le operazioni con grandi piroscafi fermi a breve distanza da terra ed esposti a tutte le specie di offesa.

Sulle motocisterne dovrebbero essere imbarcati i carri armati essendo esse solo adatte a trasportarli, mentre per trasportare il resto delle truppe occorrerebbero non meno di 160-180 galleggianti con una media di circa 200 uomini per ciascuno.

Dovrebbero essere tutti attrezzati con pontili di sbarco e armati con armi automatiche.

5. — La preparazione di un sistema di trasporti del genere richiede-

rebbe ovviamente molti mesi e non potrebbe facilmente essere tenuta segreta.

Quasi impossibile sarebbe ottenere che la loro concentrazione nei porti meridionali della Sicilia passasse inosservata alla ricognizione aerea avversaria.

In una parola sarebbe possibile realizzare la sorpresa, limitatamente al giorno dell'operazione, qualora però la si eseguisse in una notte invernale, perchè la limitata lunghezza delle notti estive non consentirebbe la traversata nelle sole ore di oscurità.

6.— Alla realizzazione concreta del concetto operativo così sommariamente esposto fa tuttavia contrasto l'impossibilità di radunare tanti mezzi di trasporto: a parte le 100 motozattere che dovrebbero essere costruite, siamo ben lontani dal possedere il numero di piccoli piroscafi e motovelieri necessari. Anche sospendendo i servizi di pilotaggio e vigilanza foranea e utilizzando i 30 motovelieri già attrezzati in previsione che gli sbarchi nelle isole Jonie si fossero dovuti compiere di viva forza, non si arriverebbe a radunare nemmeno la metà dei galleggianti occorrenti.

Un aiuto potrebbe dare la Germania, se ritenesse di poterci cedere una parte dei mezzi da sbarco da lei preparati per la progettata invasione dell'Inghilterra o di concorrere alla rapida costruzione di quelli che ci sono indispensabili.

Inoltre, il concorso delle Forze Navali, sia in appoggio diretto agli sbarchi che a loro protezione indiretta, richiederebbe l'impiego di tutte le unità della Marina da guerra, sospendendo per il tempo necessario ogni altra attività.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Arturo Riccardi

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. IB/9551

Segreto

P.M. Ae. 10, 20 Maggio 1941-XIX

OGGETTO: *Controllo traffico mercantile francese.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

Da notizie in possesso di Supermarina risulta che piroscafi inglesi camuffati con nome e bandiera francese eseguono traffico fra Gibilterra e Malta.

Allo scopo di poter eseguire il controllo del naviglio mercantile navigante nel Mediterraneo Occidentale e potere accertare la presenza di tali piroscafi si rende necessario che gli aerei nazionali vengano autorizzati a sorvolare le acque territoriali francesi dell'Africa Settentrionale a levante del meridiano 6°.

Si prega codesto Comando Supremo voler esaminare, nel quadro generale della situazione, la opportunità o meno di far richiedere dalla Presidenza della C.I.A.F. tale autorizzazione.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Messaggio in partenza

N. 9257
Segreto

Data 24 Maggio 1941-XIX

IN CHIARO PER T.S.

ORA CONSEGNA 2255

TRASMESSO DA Comando Supremo — Nuccio
RICEVUTO DA Ten. Falangola — Bianchini

Alle ore 2215
Alle ore 2220

proveniente da COMANDO SUPREMO

Da Comando Supremo at Ciaf Torino
et per conoscenza:
SUPERAEREO — solo per voi
et SUPERMARINA

telescrivente

N° 9727/P MM Op././ Ore 2110././ 24 maggio 1941.
Seguito 9646././ Pregasi richiedere autorizzazione affinché aerei nazionali
possano sorvolare acque territoriali Africa Francese sino 6° meridiano
scopo controllare traffico inglese Gibilterra-Malta che secondo informa-
zioni si camufferebbe sotto colori francesi././

UGO CAVALLERO

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni Sez. 3^a

Prot. N. 9627/Op.
Segreto

22 Maggio 1941-XX

OGGETTO: *Attacchi aerei contro convogli.*

A SUPERAEREO

L'attuale situazione al confine cirenaico è caratterizzata da una «corsa di rinforzi» specialmente di mezzi meccanizzati ed artiglierie, al cui esito è più che mai strettamente collegato l'esito della battaglia.

In questa situazione, l'affondamento di un piroscalo può rappresentare un risultato di gran lunga più importante di quanto sarebbe qualora la situazione non fosse giunta all'attuale stato di acutezza.

Sarà pertanto opportuno preferire, durante l'attacco dei convogli, l'offesa contro i trasporti piuttosto che contro le unità di protezione — diretta o indiretta —. Con ciò oltre a recare danni di più immediata importanza, potrà, indubbiamente, essere assicurata una maggiore efficacia delle armi impiegate (bombe e siluri) e — in alcuni casi — una maggiore economia agli effetti delle perdite.

d'ordine
IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
Ugo Cavallero

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB-9799

P.M. Ae. 10, 24 Maggio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Attacchi aerei contro convogli.*

AL COMANDO SUPREMO

Mi riferisco al foglio n° 9627/Op in data 22.5 c.a. di pari argomento.

Convengo pienamente con le considerazioni espresse da codesto Comando Supremo in merito alla opportunità, nelle attuali circostanze, di preferire, durante l'attacco dei convogli, l'offesa contro i trasporti piuttosto che contro le unità di protezione.

Infatti a suo tempo nelle direttive d'impiego già impartite ai Comandi di G.U., non ho mancato di precisare che l'azione dei Reparti di volo avrebbe dovuto essere indirizzata, a preferenza, contro le navi da trasporto, obiettivo di gran lunga il più sensibile alla offesa aerea e, in questo periodo, assai più redditizio.

Devo però rappresentare che, se l'esecuzione di un attacco aereo contro i piroscafi isolati si presenta, a parità di condizioni, più agevole che non contro navi da guerra, estremamente più difficile risulta, per contro, il bombardamento contro piroscafi fortemente scortati. E tale è la norma praticata dall'avversario nel Mediterraneo.

È d'uopo riferirsi, in proposito, alla posizione delle navi da trasporto nell'interno del convoglio in navigazione, che, com'è noto, viene ad essere centrale rispetto alle unità da guerra scortanti.

In tali condizioni gli aerosiluranti difficilmente riescono a trovare le condizioni favorevoli per superare lo sbarramento delle artiglierie avversarie od inserirsi di sorpresa nell'interno della formazione per portare l'attacco direttamente contro le navi mercantili.

Elementi negativi a creare le circostanze favorevoli di cui sopra sono:

— la quota di attacco molto bassa che non consente all'equipaggio dell'aerosilurante di percepire a distanza la disposizione del convoglio e nell'interno di esso la posizione occupata dalle navi mercantili;

— la necessità di portarsi a distanza molto ravvicinata all'unità da colpire (1000-1200 m.) per poter lanciare il siluro con probabilità di successo.

Più facile si presenta il compito alle unità da bombardamento in quota. Anche per queste però, esiste la necessità di superare il fuoco di sbaramento prima di giungere a distanza utile di sgancio sulle navi mercantili e di permanere un tempo maggiore sotto l'attacco dei velivoli da caccia lanciati dalla portaerei.

Sono queste difficoltà, talvolta insuperabili che impediscono agli equipaggi di scegliere l'obiettivo costringendoli spesso ad effettuare il tiro su quelle unità che si presentano meglio ubicate e meno protette nei confronti del tiro contraereo concomitante della formazione navale.

Comunque non mancherò di rinnovare a riguardo le disposizioni già impartite al fine di ottenere che, in occasione di attacchi a convogli, l'offesa, sia portata soprattutto contro le navi da carico.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/10 Pricolo

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B/3

Prot. N. 1B/9549

P.M. Ae. 10, 20 Maggio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Protezione aerea traffico da e per la Grecia.*

AL SUPERMARINA

In considerazione dell'intensificarsi del traffico marittimo con la Grecia (da e per i porti siculi e pugliesi) si prega di far conoscere il programma di massima e la presumibile durata del *traffico*, nonché la entità del concorso aereo che si ritiene necessario per la sua protezione.

In pari tempo si fa presente l'opportunità che tale *traffico* navighi il più possibile di notte, onde ridurre l'impiego della scorta caccia, specie per il settore di competenza dell'Aeronautica Sicilia, i cui reparti sono già molto impegnati per il convoglio Libia, e che le scorte degli aerei da caccia abbiano luogo quando si ha notizia della presenza in mare della nave portaerei, sembrando sufficiente, in linea di massima, l'intervento degli aerei da caccia dietro segnale di allarme o richiesta delle navi.

La protezione aerea a mezzo di ricognizione di altura e di scorta o vigilanza antisommergibile, sarà effettuata dall'Aviazione Regia Marina.

La scorta caccia sarà invece devoluta — come da accordi già intervenuti — all'Aeronautica Italiana ed a quella Germanica con basi in Grecia, rispettivamente nelle rotte a ponente di Corfù e nella rotta fra Corfù-Patrasso; la caccia nazionale potrà agire entro 85 miglia dalle sue basi di Lecce, Reggio Calabria e Catania.

Le scorte con aerei da caccia nazionali saranno richieste volta per volta da Supermarina a Superaereo che emenerà gli ordini ai Comandi Aeronautici interessati, i quali saranno già al corrente del traffico a mezzo dei corrispondenti Comandi Marittimi.

Per le segnalazioni relative a tale traffico — previsioni di partenza, orari, ecc. e varianti — sarebbe opportuno che i tre Comandi di Messina, Taranto e Patrasso si scambiassero tutte le notizie, affinché possano, a

loro volta, diramarle rispettivamente, all'Aeronautica Sicilia — alla 4^a Aerosquadra — al Comando del Corpo Aereo Tedesco in Grecia, che in ogni caso, dovranno provvedere all'approntamento della caccia su allarme.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

Segreto

Data 1°Giugno1941
Ora consegna 13.40

SUPERMARINA
AEROSQUADRA 4^a p.c.
AERONAUTICA ALBANIA: p.c. - Posta Aerea
AERONAUTICA SICILIA p.c.

IB/10339 SUPERAEREO PUNTO parziale modifica et chiarimento foglio IB/9549 maggio 20 oggetto «Protezione aerea traffico da et per Grecia» punto Si informa che intervento caccia su allarme aut eventuali scorte caccia saranno devolute per intero at Aeronautica Italiana tenendo presente che velivoli caccia essendo tutti tipo Mc 200 possono intervenire per allarme fino at 100 miglia dalle basi et per scorta fino at 80 miglia punto Comandi aeronautici interessati sono Aeronautica Sicilia Palermo (con aeroporti Catania et Comiso et Reggio Calabria) et quarta Aerosquadra Bari (con aeroporto Lecce) et Aeronautica Albania Tirana (con aeroporto Araxos) punto Comandi Marina Messina et Taranto dovranno informare del traffico rispettivamente comandi Palermo et Bari punto Comando Marina Patrasso dovrà informare direttamente aeroporto caccia Araxos dove Aeronautica Albania habet dislocato una squadriglia Mc.200 per protezione settore Patrasso et convogli punto Analogamente at quanto disposto per convogli Libia le scorte potranno essere richieste direttamente da comandi Marina at comandi Aeronautici per convogli giudicati importanti da Supermarina punto Non si prevedono per tale traffico le scorte con velivoli S.79 punto Segnali allarme dei piroscafi aut richiesta intervento delle navi scorta dovranno essere appoggiati via radio at Marina Messina aut Marina Taranto aut Marina Patrasso at seconda delle posizioni delle navi punto Si ritiene utile che questo Superaereo et comandi aeronautici interessati siano a conoscenza delle normali rotte seguite da tale traffico marittimo punto

Generale PRICOLO

SUPERMARINA

Prot. N. 11113

4 Giugno 1941-XIX

Segreto

ARGOMENTO: *Protezione aerea traffico da e per la Grecia.*

Riferimento vostro foglio I-B/9549 del 20 maggio e telegramma I-B/10339 del 1° Giugno c.a.

1° — Nessun programma di massima è stato per ora stabilito per il traffico con la Grecia essendo tale traffico dipendente da elementi suscettibili di continue variazioni.

2° — Per la protezione antiaerea del traffico in argomento si ritiene sufficiente l'intervento dei velivoli da caccia su segnale di allarme o su richiesta delle unità di scorta.

Sarà richiesta la scorta aerea continua per i soli convogli di particolare importanza, e quando si presuma o sia accertata la presenza di navi portaerei in zone prossime a quella del traffico.

3° — I Comandi Marina hanno avuto ordine di portare a conoscenza delle Autorità Aeronautiche interessate le rotte seguite dai convogli e le previsioni dei movimenti.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Campioni

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in arrivo

Segreto

Data 11 Giugno 1941
Ora consegna 1955

Proveniente da COMANDO SUPREMO

Da Comando Supremo at Supermarina et p.c. at Superaereo
Egeomil Rodi = = = (Solo Superaereo)

nr. 50036/Op.: /;/ Ore 1920./ li 11 Giugno 1941 — XIX° ./

Perdita velivolo ricognitore avvenuta l'8 Giugno ad Alessandria conferma aleatoria ricognizione su detta base per continua presenza caccia nemica ./ Pregasi limitare richieste missioni su Alessandria at minimo indispensabile utilizzando preferibilmente sistematiche ricognizioni sul mare ad ampio raggio per definire situazione flotta nemica della base ./

UGO CAVALLERO

SUPERMARINA

Prot. N. 12487

19 Giugno 1941-XIX

Segreto

ARGOMENTO: *Ricognizioni su Alessandria.*

AL COMANDO SUPREMO

e, per conoscenza:

SUPERAEREO

Riferimento fonogramma 50036 dell'11 Giugno.

1°) Nella condizione di relatività di forze in cui le nostre forze navali si trovano in Mediterraneo rispetto alle forze navali nemiche, la necessaria sicurezza al convogliamento dei nostri trasporti oltre mare può essere raggiunta soltanto se l'esplorazione aerea assicura che forze navali nemiche, superiori a quelle impiegate in appoggio e scorta dei convogli, non possano interferire con i convogli stessi.

Se si raffrontano le durate medie delle traversate tra Sicilia e Tripoli (36 ore) e tra la Morea e Bengasi (30 ore) con il tempo occorrente a forze navali nemiche, alla velocità di 20 nodi, per raggiungere da Alessandria le acque di Bengasi (27 ore) e quelle di Tripoli (43 ore), si rileva la necessità che l'esplorazione aerea assicuri la presenza in porto ad Alessandria delle forze nemiche durante la navigazione di nostri trasporti per Bengasi, mentre per i convogli per e da Tripoli sarebbe sufficiente che la ricognizione marittima assicurasse l'assenza di forze nemiche a ponente del meridiano 28° E. Gr.

I velivoli della ricognizione marittima, non dispongono però attualmente di basi abbastanza avanzate per vigilare la zona di mare a levante del meridiano di Bengasi e fino al 28° meridiano. I pochi velivoli che Armera può destinare a questo scopo sulle basi aeree della Cirenaica sono insufficienti alla bisogna. In tale situazione, anche per la sicurezza dei convogli diretti a Tripoli, risulta necessaria l'esplorazione su Alessandria.

2°) Questo Supermarina ha sempre tenuto in gran conto le difficoltà che si oppongono alle ricognizioni sulle basi nemiche, e si è sempre limitato a richiederle soltanto nei casi in cui la sicurezza delle operazioni in corso lo imponeva.

Si deve però rilevare che di fronte alle richieste di potenziare la ricognizione marittima per poter effettuare la vigilanza degli scacchieri interessati, Superaereo ha sempre sostenuto la convenienza di economizzare le ricognizioni sistematiche al largo previste per l'Aviazione per la Marina, (e di conseguenza i mezzi relativi) sostituendovi invece l'esplorazione sulle basi.

Poichè codesto Comando Supremo ha espresso invece la convenienza delle ricognizioni ad ampio raggio, sarebbe allora necessario aumentare con mezzi idonei quelli a disposizione dell'Aviazione della Marina per poter svolgere tale compito.

3°) Un notevole apporto alla sicurezza dei trasporti per la Libia potrebbe essere ottenuto attraverso l'attività che i reparti dell'Aeronautica germanica svolgono sulle acque comprese tra Creta e coste egiziane.

Occorrerebbe però stabilire con detti reparti delle norme di stretta collaborazione e dei rapidi collegamenti, com'era stato fatto con il X° CAT in Sicilia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Arturo Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/2245

P.M. Ae. 10, 4 Aprile 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Caccia notturna — Proiettori di posizione.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	MILANO
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	PADOVA
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	ROMA
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	BRINDISI
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI

I Comandi di G.U., in sede di studio dell'organizzazione delle sezioni di caccia notturna, hanno rappresentato la necessità di disporre di alcuni fari di posizione per facilitare l'orientamento in volo dei piloti.

Questo Superaereo ha pertanto fatta una prima richiesta allo S.M. del R. Esercito di 16 stazioni fotoelettriche con relativo personale, le quali saranno smistate ai seguenti aeroporti, in ragione di una stazione per aeroporto:

Caselle Torinese — Linate — Albenga — Novi — Sarzana — Gorizia — Treviso — Bologna — Ciampino Sud — Capodichino — Bari — Brindisi — Trapani — Catania — Reggio Calabria — Monserrato.

I comandi in indirizzo provvederanno a sistemare queste stazioni, secondo le necessità delle singole sezioni di caccia notturna e ne stabiliranno le modalità d'impiego in base allo scopo cui saranno destinate.

Eventuali deficienze saranno colmate in seguito.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE
Ufficio Operazioni

Prot. N. 8477/Op.
Segreto

21 Aprile 1941-XIX

OGGETTO: *Collaborazione fra Reparti da Caccia e difesa c.a.*

A SUPERAEREO
A S.M. PER LA DIFESA TERRITORIO

Mi riferisco al foglio 10405 data 6 aprile della Difesa del Territorio.

La necessità di sfruttare al massimo i limitati mezzi disponibili, impone che venga raggiunta al più presto una razionale collaborazione fra Reparti da Caccia e Difesa Contraerea.

La soluzione può essere raggiunta solo sulla base di dare la preferenza al mezzo di maggiore rendimento ogni qual volta l'impiego contemporaneo dei due mezzi non sia sostenibile.

Dispongo pertanto che:

— *di giorno* l'artiglieria contraerea cessi il fuoco tutte le volte che gli aerei nazionali, per poter svolgere con successo i loro attacchi, hanno necessità di attraversare o mantenersi nel cielo dell'obiettivo.

L'Aeronautica si assumerà la responsabilità di avvisare tempestivamente la difesa contraerea per la cessazione del fuoco, e di rendere ben riconoscibili i propri velivoli da terra;

— *di notte* l'Aeronautica si astenga di massima dall'agire nel cielo dell'obiettivo limitando l'impiego dei propri Reparti da Caccia all'esterno della zona d'azione delle batterie.

Tuttavia, per gli obiettivi di vaste dimensioni, qualora i Reparti da Caccia posti a difesa di località abbiano la loro Base all'interno della zona delle batterie, gli aerei potranno agire anche sul cielo dell'obiettivo; conseguentemente in questi casi dovrà cessare l'azione di fuoco dei diaframmi di sbarramento. Accordi locali potranno consentire, per vasti obiettivi, l'intervento aereo notturno anche negli altri casi, semprechè sia ritenuto conveniente rinunciare a battere con le artiglierie taluni settori necessari per le manovre degli aerei.

Sulle predette basi gli Stati Maggiori dell'Aeronautica e della Difesa del Territorio sono invitati a prendere definitivi accordi.

Rimango in attesa di conoscere quanto verrà attuato.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE

F/to Guzzoni

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/3039

Segreto

P.M. Ae. 10, 15 Maggio 1941-XIX

OGGETTO: *Sezioni caccia notturna.*

AL MINISTERO DELLA GUERRA - S.M per la Difesa del Territorio —

Ufficio Difesa. c.a.

ROMA

ALLO STATO MAGGIORE R. MARINA

ROMA

Si comunica, per conoscenza, che alla data odierna sono costituite sezioni di caccia notturna nei seguenti aeroporti.

— *1^a Squadra Aerea*

- Linate (concorre alla difesa diretta di Milano)
- Caselle T. (concorre alla difesa diretta di Torino)
- Albenga (concorre alla difesa diretta di Genova e Savona)
- Genova (concorre alla difesa diretta di Genova)

— *2^a Squadra Aerea*

- Treviso (concorre alla difesa diretta di Venezia)

— *3^a Squadra Aerea*

- Ciampino Sud (concorre alla difesa diretta di Roma)
- Capodichino (concorre alla difesa diretta di Napoli)
- Sarzana (concorre alla difesa diretta di La Spezia)

— *4^a Squadra Aerea*

- Bari (concorre alla difesa diretta di Bari)
- Lecce (concorre alla difesa diretta di Brindisi)
- Grottaglie (concorre alla difesa diretta di Taranto)

— *5^a Squadra Aerea*

- Castel Benito (concorre alla difesa diretta di Tripoli)

— *Aeronautica della Sicilia*

- Trapani (concorre alla difesa diretta di Trapani)
- Catania (concorre alla difesa diretta di Catania)

- Reggio Calabria (concorre alla difesa diretta di Messina e Reggio)
- *Aeronautica della Sardegna*
 - Monserrato (concorre alla difesa diretta di Cagliari)
- *Aeronautica dell'Albania*
 - Valona (concorre alla difesa diretta di Valona)
 - Tirana (concorre alla difesa diretta di Tirana)
- *Aeronautica dell'Egeo*
 - Marizza (concorre alla difesa diretta di Rodi)
 - Gadurra (concorre alla difesa diretta di Rodi)
 - Lero (concorre alla difesa diretta di Lero)

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

UFFICIO DIFESA AEREA
SITUAZIONE SEZIONI CACCIA NOTTURNA ALLA DATA DEL
12 MAGGIO 1941 — XIX

DISLOCAZIONE	NUMERO E TIPI DEI VELIVOLI
1 ^a SQUADRA AEREA	
Linate	3 — Cr. 42
Albenga	3 — Cr. 42
Caselle Torinese	3 — Cr. 42
Genova	3 — Cr. 42
2 ^a SQUADRA AEREA	
Treviso	3 — Cr. 42
3 ^a SQUADRA AEREA	
Ciampino Sud	3 — Cr. 42
Capodichino	3 — Cr. 42
Sarzana	3 — Cr. 42
4 ^a SQUADRA AEREA	
Bari	3 — Cr. 42
Lecce	3 — Cr. 42
Grottaglie	3 — Cr. 42
5 ^a SQUADRA AEREA	
Castel Benito	3 — Cr. 42
AERONAUTICA SICILIA	
Trapani	3 — Cr. 42
Catania	3 — Cr. 42
Reggio Calabria	3 — Cr. 42
AERONAUTICA SARDEGNA	
Monserrato	3 — Cr. 42
AERONAUTICA ALBANIA	
Valona	3 — Cr. 42
Tirana	3 — Cr. 42
AERONAUTICA EGEO	
Marina	3 — Cr. 42
Gadurra	3 — Cr. 42
Lero	3 — Ro. 44

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/3509

P.M. Ae. 10, 7 Giugno 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Collaborazione tra difesa c.a. e difesa aerea.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	MILANO
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	PADOVA
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	ROMA
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	BRINDISI
AL COMANDO DELLA 5 ^a SQUADRA AEREA	GEBEL CIRENAICA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO DELLE FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	TIRANA

Si fa seguito al foglio n. 1-C/15572 del 10-10-1940 di questo Superaereo.

Secondo decisioni del Comando Supremo, la collaborazione tra difesa aerea e difesa contraerei deve essere conseguita secondo i seguenti criteri.

1°) *Di giorno*: Gli aerei da caccia dovranno svolgere l'azione difensiva con assoluta libertà di manovra.

È però attribuita al Comando Dicat, la responsabilità di sospendere o non iniziare il fuoco, nella zona battuta dalle batterie c.a., nella quale si presentino velivoli nazionali da caccia.

Da parte sua l'Aeronautica deve rendere ben riconoscibili i velivoli da caccia.

In relazione a quanto sopra i velivoli nazionali sono stati muniti di segni distintivi alcuni dei quali visibili a grande distanza (fascia bianca attorno alla fusoliera, croce bianca sul timone di direzione, Fasci Littori sulle ali, colorazione in giallo-canarino della capottatura dei motori).

Per facilitare il riconoscimento di detti velivoli è inoltre disposto che il Comando dei reparti da caccia, che intervengono nell'azione, trasmetta al locale Comando Dicat le notizie di cui alla pubblicazione A.53/S. — Cap. VI comma 7.

L'articolo 8 della pubblicazione A.53/S. — Cap. VI, deve pertanto in-

tendersi modificato, secondo quanto è detto sopra.

2°) *Di notte*: I velivoli da caccia, di massima dovranno agire all'esterno della zona battuta dalle artiglierie.

Per gli obiettivi di vaste dimensioni, quando i reparti da caccia per la difesa delle località siano dislocati nell'interno della zona battuta dalle artiglierie, gli aerei potranno agire anche nel cielo dell'obiettivo.

Anche nei casi in cui la caccia abbia la propria base all'esterno della zona battuta dalle artiglierie c.a., potrà essere consentito che gli aerei intervengano nel cielo dell'obiettivo, quando sia ritenuto conveniente rinunciare a battere con le artiglierie taluni settori necessari per la manovra degli aerei stessi, e secondo accordi locali.

In questi casi, conseguentemente, dovrà cessare l'azione di fuoco sui diaframmi interni di sbarramento.

* * *

In relazione a quanto precede i Comandi in indirizzo prenderanno contatto con i Comandi di Difesa Territoriale — che dallo S.M. Diter sono già stati messi al corrente delle direttive del Comando Supremo — e con i Comandi Marina, per determinare le località la cui difesa aerea può essere estesa anche al cielo dell'obiettivo.

Per ciascuna di queste località dovrà essere definito un nuovo progetto operativo, recante le modalità secondo le quali saranno sviluppate le azioni concomitanti della caccia e dell'artiglieria c.a., le quali azioni debbono costituire una reciproca integrazione, ai fini della difesa.

Si chiarisce che oltre alla cessazione del fuoco sui diaframmi interni di sbarramento, dovrà anche essere previsto che le mitragliere piazzate nelle zone d'azione della caccia, intervengano in modo da non costituire un pericolo per i cacciatori. Dovrà, cioè, essere stabilito che dette mitragliere agiscano *soltanto* contro velivoli a bassa quota riconosciuti sicuramente nemici e e contro i razzi illuminati lanciati dal nemico. In caso contrario dovrà rinunciarsi all'intervento della caccia nel cielo dell'obiettivo.

I velivoli nazionali da caccia, perciò, debbono essere ben riconoscibili anche di notte.

All'uopo si fa presente che gli organi tecnici di questo S.M. stanno sperimentando un'apposita installazione per l'emissione di segnali luminosi, i quali assicurino il continuo riconoscimento notturno degli aerei da caccia da parte della difesa c.a.

In attesa che tale installazione sia perfezionata ed adottata, i Comandi interessati potranno studiare e realizzare, singolarmente, dei segnali luminosi di riconoscimento provvisori, a somiglianza di quanto ha già fatto la 1^a Squadra Aerea, la quale è ricorsa ad un sistema di segnalazioni a

mezzo lampada Donath.

Si precisa che, salvo diverse decisioni che potranno in seguito essere accettate per accordi fra gli Stati Maggiori interessati in base a risultati sperimentali, i velivoli da caccia non debbono in nessun caso attraversare lo sbarramento realizzato dalle artiglierie, per portarsi ad agire in zona diversa da quella normalmente loro assegnata.

I progetti operativi di cui sopra dovranno essere inviati a questo S.M. per l'approvazione.

Essi però, potranno essere applicati soltanto dopo aver raggiunto il completo accordo con gli enti interessati della difesa c.a.

In attesa della definizione di questi nuovi accordi il concorso della caccia notturna alla difesa contraerei del territorio, deve avvenire secondo le modalità già definite: la caccia, cioè, deve agire all'esterno della zona battuta dalle artiglierie.

Fa eccezione la caccia dislocata a difesa di Milano, la quale, secondo accordi già definiti, agirà nel cielo della città.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

MINISTERO DELLA GUERRA
STATO MAGGIORE PER LA DIFESA DEL TERRITORIO
Ufficio Difesa Contraerei — Sezione 1^a

N° 17764 di prot.
Segreto

Roma 26 Giugno 1941-XIX

OGGETTO: *Collaborazione fra aerei da caccia e difesa c.a.*

ALLO STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
(Rif. f. 1-C/3604 del 13 c.m.)

P.M. Ae. 10

e per conoscenza:

AL COMANDO SUPREMO
ALLO STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA

P.M. 21
SUA SEDE

Mi riferisco alle norme impartite da codesto S.M. ai dipendenti Comandi di G.U. aerea sull'argomento in oggetto ed osservo:

1°) Caccia diurna

Col foglio 8477/Op. del 21 aprile, il Comando Supremo ha sancito il criterio che le artiglierie c.a. debbono cessare il fuoco «tutte le volte che gli aerei nazionali, per poter svolgere con successo i loro attacchi, hanno necessità di attraversare o mantenersi nel cielo dell'obiettivo».

Esistendo tale concetto, codesto S.M. lo ha tradotto nel seguente: «Gli aerei da caccia dovranno svolgere l'azione difensiva con assoluta libertà di manovra».

L'applicazione di questo criterio renderebbe impossibile la coesione dell'azione aerea e di quella contraerea sul cielo delle località, mentre la piena responsabilità della difesa è attribuita ai comandi Dicat.

Per giungere ad accordi conclusivi senza dover rinunciare all'azione dell'artiglieria c.a., che nel tiro in caccia ovviamente realizza i suoi più efficaci risultati, riterrei necessario modificare il criterio di cui sopra nel senso seguente:

Il Comando Dicat, previ accordi locali con la R. Aeronautica, stabilirà il settore su cui, a richiesta di questa dovrà non essere iniziato o sospeso il fuoco, per consentire alla caccia il necessario spazio di manovra per portarsi a quota di attacco.

Allorchè gli aerei da caccia iniziano l'azione tattica difensiva contro gli apparecchi avversari sul cielo della località, ne danno avviso al comando Dicat locale (a mezzo fumata o con altro sistema idoneo). Da que-

sto momento è attribuita al comando Dicat la responsabilità di sospendere o non iniziare il fuoco sul cielo della località o sul settore ove siano impegnati velivoli nazionali.

In relazione, inoltre, alla prescrizione del Comando Supremo di rendere ben visibili gli apparecchi da caccia, ravviso l'opportunità di adottare nuovi mezzi di individuazione in quanto i segnali di riconoscimento in uso (fascia bianca, croce bianca, fasci littori, etc.) non sono identificabili alle quote normali di volo della caccia.

2°) *Caccia notturna*

Lo spirito e la lettera delle disposizioni impartite dal Comando Supremo col foglio già citato e con quello successivo n° 9683/Op. del 23 maggio u.s., considerano normale l'azione notturna dei velivoli da caccia limitata all'esterno della zona battuta dalle artiglierie. Soltanto per i centri di vaste dimensioni può essere previsto l'impiego sul cielo dell'obiettivo.

Ed in tal senso, il rappresentante di codesto S.M., nella seduta del 30 aprile si riservò di esaminare in quali località fosse possibile l'intervento all'interno della cintura di sbarramento.

Senonchè, con le istruzioni ora impartite ai dipendenti comandi di G.U., codesto S.M. lascia facoltà ai comandi stessi di determinare tali località d'intesa coi comandi di difesa.

Tenendo conto dei faticosi ed inutili tentativi di accordo finora svolti per conciliare le opposte tendenze, sembra che lasciare ancora ai comandi periferici il compito di determinare gli obiettivi sul cui cielo debba svolgersi, anche di notte, l'azione della caccia non possa portare a risultati conclusivi.

Ciò anche in relazione alle difficoltà di stabilire quali debbano considerarsi obiettivi di «vaste dimensioni», dato che tutte le principali città Italiane, le più sensibili ed importanti sotto l'aspetto della difesa c.a., non hanno differenze di ampiezza tali da caratterizzarsi spiccatamente fra loro; ciò che porterebbe a concludere che in tutti questi centri l'impiego della caccia debba esplicarsi all'interno, il che non appare aderente allo spirito degli ordini impartiti dal Comando Supremo.

Codesto S.M., infine, venendo alle modalità esecutive, precisa che, oltre alla cessazione del fuoco d'artiglieria sui diaframmi interni, dovrà essere altresì limitato l'impiego delle mitragliere solo contro «velivoli a bassa quota riconosciuti sicuramente nemici».

A parte che questa sicurezza non potrà mai essere realizzata durante la notte, almeno fino a quando gli aerei nazionali non dispongano di sicuri mezzi di segnalazione, è evidente che attuando i criteri voluti da codesto S.M., le batterie c.a. nella difesa notturna delle maggiori località non potranno svolgere che la breve azione di fuoco sulla cintura di sbar-

ramento; limitazione questa che evidentemente contrasta col criterio perseguito di realizzare una reciproca integrazione dei mezzi a.a. e c.a.

Questo S.M., unico responsabile della difesa c.a. delle località del territorio, ha autorizzato che siano applicati a Milano i concetti voluti da codesto S.M. per l'impiego della caccia sul cielo degli obiettivi e sarà lieto di estenderli anche a tutte le altre località dopo che attendibili dati di esperienza avranno provato l'efficacia del sistema; ma allo stato attuale dei fatti considera prematuro un esperimento analogo su tutti i maggiori centri industriali e demografici nazionali.

Concludendo, questo S.M. è costretto ad insistere per l'applicazione del criterio sancito dal Comando Supremo che l'azione notturna dei velivoli da caccia sia «di massima» limitata all'esterno della zona battuta, ritenendo che l'eccezione fatta a questo criterio per Milano sia sufficiente per raccogliere i necessari dati sperimentali.

Se poi codesto S.M. intendesse ugualmente agire coi propri apparecchi da caccia sul cielo degli obiettivi, sembrerebbe opportuno orientarsi verso una soluzione che permettesse la reciproca integrazione dei mezzi, simile — ad esempio — a quelli di al documentario inglese rinvenuto in Grecia (f. I-C/3243 del 25 maggio c.a.) dal quale risulterebbe che la caccia si mantiene a quote di volo tali da non intralciare l'azione dell'artiglieria e chiede a mezzo segnali luminosi la cessazione del fuoco solo al momento opportuno per eseguire la puntata contro l'avversario.

IL SOTTOCAPO DI S.M. PER LA DIFESA DEL TERRITORIO

F/to Bergia

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea
Prot. C/4408 (annullato)
Segreto

P.M.Ae. 10, 11 luglio 1941-XIX
Risposta al foglio data 22-6-41
N. 17764

Lettera non spedita

OGGETTO: *Collaborazione fra aerei da caccia e difesa c.a.*

AL MINISTERO DELLA GUERRA - S.M. per la Difesa del Territorio
- Ufficio Difesa c.a.

ROMA

e, per conoscenza:

AL COMANDO SUPREMO
ALLO STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA

SUA SEDE
SUA SEDE

Con riferimento al foglio n. 17764 del 26 giugno c.a. si comunica quanto segue:

A) *Caccia diurna.*

1°) Secondo l'interpretazione di questo S.M. le direttive date dal Comando Supremo, secondo le quali le artiglierie c.a. debbono non iniziare o cessare il fuoco tutte le volte che gli aerei nazionali, per poter svolgere con successo i loro attacchi, hanno necessità di attraversare o mantenersi nel cielo dell'obiettivo, hanno lo scopo di non creare vincolo alla manovra dei caccia, cioè a permettere che essi agiscano con assoluta libertà di manovra.

È implicito, però, che i caccia, pur intervenendo nell'azione con libertà di manovra, eviteranno sempre, per quanto possibile, di ostacolare l'azione delle artiglierie.

2°) Per quanto riguarda la delimitazione di particolari settori nei quali cessare il fuoco a richiesta dei comandi della R. Aeronautica per consentire ai velivoli da caccia di prendere quota, si osserva che la richiesta giungerebbe sempre tardivamente e superflua perchè:

a) in caso di tempestiva partenza dei caccia, cioè in tempo utile per intercettare il nemico prima che abbia raggiunto l'obiettivo da difendere,

essi interverrebbero *prima dell'entrata in azione delle artiglierie* (tiro in caccia) e dirigerebbero *subito* verso la zona di previsto incontro, seguendo il percorso più breve.

Anche se tale percorso intersecasse la zona battuta dalle artiglierie, l'esercizio delle artiglierie stesse non verrebbe ostacolato;

b) in caso di partenza tardiva, quando cioè *fossero già entrate in azione le artiglierie*, o risultasse comunque impossibile intercettare il nemico prima che avesse raggiunto il cielo dell'obiettivo, è logico che i caccia si porterebbero in quota e posizione adatta per iniziare l'attacco, navigando fuori della zona battuta dalle artiglierie.

L'accesso alla zona battuta dalle artiglierie avverrebbe pertanto soltanto quando necessario, per l'efficace sviluppo dell'azione tattica.

3°) Questo S.M. conferma il suo punto di vista secondo il quale come ha già disposto il Comando Supremo, il Comando Dicat ha la responsabilità di non iniziare il fuoco o di sospenderlo, quando la presenza dei nostri velivoli nella zona battuta dalle artiglierie c.a. lo consigli.

L'istituzione di un segnale da emettere dal cacciatore al momento di iniziare l'azione tattica, in seguito al quale dovrebbe essere disciplinata l'azione delle artiglierie, non risponde al criterio citato nè a criteri di praticità, per i motivi sotto specificati.

a) Perchè il velivolo da caccia può trovarsi nella necessità di attraversare il cielo dell'obiettivo prima d'iniziare l'azione tattica;

b) Perchè non vi è garanzia che il segnale d'inizio dell'azione, sia sempre visibile.

Difatti l'azione tattica dei caccia potrebbe avere inizio fuori vista delle batterie e degli eventuali osservatori e proseguire entro la zona battuta dalle artiglierie.

Inoltre particolari condizioni di luce e d'ambiente potrebbero rendere difficile l'avvistamento e l'identificazione del segnale.

c) Perchè può verificarsi il mancato funzionamento dell'artificio o della installazione di lancio.

d) Perchè il combattimento potrebbe durare a lungo e svolgersi nel cielo di successive batterie, lontane dal luogo del lancio del segnale in parola.

A queste batterie non sarebbe pertanto agevole accertare la situazione tattica in volo, se dovessero fare riferimento ad un precedente segnale, che potrebbero non avere visto.

e) Perchè le formazioni da caccia potrebbero essere numerose, e riuscirebbe difficile accertare quali nel corso dell'azione hanno emesso il segnale e quali no.

f) Perchè, se pur fosse possibile stabilire l'inizio della azione tattica

dei cacciatori, non sarebbe in alcun modo possibile segnalare tempestivamente alla Dicat il termine di detta azione e consentirle quindi di riprendere tempestivamente l'azione di fuoco.

g) Perchè la Dicat sarebbe implicitamente autorizzata a far fuoco contro i cacciatori, prima dell'emissione del segnale ed anche dopo, in caso che il segnale stesso non fosse avvistato, pur riconoscendo il velivolo per nazionale e pur sapendo che esso si trova nella zona dell'azione per assolvere un compito di guerra ad esso assegnato, e per assolverlo nel modo migliore, nell'interesse della difesa. Ciò, oltre a costituire un grave pericolo per gli equipaggi e per il materiale di volo, ostacolerebbe enormemente l'azione della caccia, alla quale, di giorno, è data la precedenza d'azione per unanime consenso.

Tutte queste considerazioni sono state fatte nelle numerosissime sedute delle commissioni incaricate di definire le modalità di collaborazione fra difesa aerea e difesa contraerea. La questione è stata comunque risolta dal Comando Supremo con la formula citata, sulla quale questo Superaereo ritiene di non dover ritornare, per farvi eventualmente apportare modifiche.

4°) Questo Superaereo ritiene invece che si potrebbe ricorrere al lancio di artifici, quale mezzo di riconoscimento a vista dei velivoli da caccia, *in aggiunta* a quelli già esistenti.

Ciò sarà però possibile dopo aver realizzato l'apposita installazione di lancio, come già segnalato con l'allegato al foglio n. IC/4054 del 29 giugno u.s.

Questo Superaereo ha tuttavia posto allo studio il difficile problema del collegamento r.t. fra velivoli in volo e stazioni fisse, il quale permetterà al Comando a terra dei reparti da caccia, attraverso le comunicazioni radio trasmesse dai velivoli operanti, di seguire lo svolgimento dell'azione e trasmettere al Comando Dicat tutte le notizie eventualmente utili a condurre l'azione delle artiglierie, nonchè, in circostanze particolari, di richiedere la sospensione del fuoco.

Si prevede, però, che tale collegamento non sarà realizzato prima di qualche mese.

5°) Considerate le difficoltà segnalate da codesto Stato Maggiore nei riguardi del riconoscimento a vista dei velivoli da caccia, propone che sia *subito* dato incarico ad una commissione composta di rappresentanti dei tre Stati Maggiori interessati, per definire quanto segue:

a) limiti di quota e di distanza entro i quali può ritenersi possibile il riconoscimento dei velivoli da caccia con i sistemi attuali di riconoscimento — che, del resto, sono i soli praticamente esistenti —, ad occhio nudo e con l'ausilio degli strumenti ottici in dotazione agli organi della

difesa c.a.;

b) provvedimenti da adottare per migliorare il riconoscimento dei velivoli da caccia;

c) mezzi ottici di cui dovrebbero essere dotati gli avvistatori per raggiungere il riconoscimento alle massime quote e distanze.

Infine propone che siano svolte esercitazioni presso le varie località di 1° grado provviste di difesa aerea, per addestrare gli avvistatori a riconoscere i velivoli da caccia destinati a concorrere alla difesa delle singole località di 1° grado.

B) Caccia notturna

Questo S.M. concorda nella opportunità che le modalità per l'esercizio della difesa aerea notturna nelle singole località provviste di sezioni di caccia notturna, siano definite dagli Stati Maggiori interessati.

Chiarisce perciò che le istruzioni impartite alle G.U. col foglio n. I-C/3509 del 7 giugno u.s., hanno lo scopo di fare svolgere ai comandi periferici un lavoro preliminare, sulla scorta della situazione difensiva locale.

Secondo gli intendimenti di questo S.M., peraltro taciuti nel predetto foglio, il lavoro preliminare dovrebbe poi essere riveduto e completato, in accordo con codesto Stato Maggiore e quello della Regia Marina, in relazione alle disposizioni del Comando Supermo e ai criteri operativi seguiti dai singoli Stati Maggiori.

Appunto perciò nel foglio predetto è stato precisato che gli accordi che eventualmente saranno stipulati per l'esercizio della caccia notturna, avranno applicazione soltanto dopo l'approvazione di questo Stato Maggiore e dopo raggiunto il completo accordo con gli enti interessati della difesa c.a.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

MINISTERO DELLA GUERRA
STATO MAGGIORE PER LA DIFESA DEL TERRITORIO
Ufficio Difesa Contraerei - Sezione 1^a

Prot. n. 19889
Segreto

Roma, 16 luglio 1941-XIX

OGGETTO: *Collaborazione fra reparti da caccia e difesa c.a.*

AL COMANDO SUPREMO - Stato Maggiore Generale

P.M. 21

A conclusione della riunione della Commissione riunitasi presso codesto Comando Supremo, comunico gli accordi ai quali la Commissione predetta è pervenuta circa la collaborazione fra difesa aerea e difesa contraerea, perchè codesto Comando Supremo voglia compiacersi, qualora lo ritenga opportuno, impartire agli Stati Maggiori interessati le conseguenti disposizioni.

IL SOTTOCAPO S.M. PER LA DIFESA DEL TERRITORIO
F/to Bergia

**COLLABORAZIONE FRA AEREI DA CACCIA E DIFESA
CONTROAEREI**

Di giorno

La difesa aerea ha la prevalenza su quella c.a.

Tale prevalenza si esplica con l'attuazione dei seguenti accordi, che consentono di far coesistere l'azione aerea e quella contraerea a difesa della località:

a) All'atto della partenza degli aerei dalla rispettiva base, l'Aeronautica ne informa il Comando Dicat interessato. Tale avviso non deve dare immediata origine alla cessazione del fuoco, ma deve essere intesa come notizia orientativa per facilitare il riconoscimento degli aerei.

b) Il Comando Dicat, previ accordi con la R. Aeronautica, stabilirà il settore (o corridoio) su cui, la richiesta di essa, dovrà non essere iniziato o sospeso il fuoco per consentire alla caccia il necessario spazio

di manovra per portarsi a quota di attacco o per entrare nel cielo della località.

c) Allorchè gli aerei da caccia iniziano l'azione tattica contro gli apparecchi avversari nel cielo della località ne danno avviso al Comando Dicat locale (a mezzo di fumata e con altro sistema idoneo).

Da questo momento è attribuita all'iniziativa del Comando Dicat la responsabilità di non iniziare o di sospendere il fuoco, se necessario, per non di sturbare l'azione della nostra caccia.

d) L'Aeronautica, da parte sua provvederà:

- a rendere ben riconoscibili i velivoli,
- a migliorare, ove occorra, *le comunicazioni a mezzo filo* fra comando Dicat e Aeroporti da caccia.

Di notte

La difesa c.a. ha completa libertà di azione nel senso che la caccia dovrà poter agire oltre il limite esterno della cintura di sbarramento.

Nel caso che gli aeroporti siano situati nell'interno della località dovrà essere lasciato un corridoio non battuto per l'uscita degli apparecchi ed il loro eventuale ritorno — azione durante — al campo di partenza.

Fa eccezione la località di Milano dove — a titolo sperimentale — la caccia agirà sul cielo della località come da accordi già intervenuti fra quel Comando Difesa Territoriale e il Comando della 1^a Squadra Aerea.

Quanto sopra riguarda l'azione repressiva da parte degli aerei da caccia e della difesa contraerei, poichè rimane di esclusiva competenza della difesa aerea l'azione preventiva che la caccia può svolgere efficacemente intercettando la rotta seguita dagli aerei nemici per raggiungere il cielo dell'obiettivo.

Per non creare difficoltà agli elementi di avvistamento e mettere la difesa c.a. in condizioni di intervenire col fuoco alla prima segnalazione di incursione aerea, l'Aeronautica impartirà disposizioni atte ad evitare che apparecchi nazionali sorvolino le città costiere, salvo casi di sorvoli di assoluta necessità che debbono essere tempestivamente preavvisati.

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. IC/5511

Segreto

P.M. 3300, 18 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: Collaborazione tra aerei da caccia e difesa c.a.

AL COMANDO DELLA 1a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 2a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 3a SQUADRA AEREA	P.M. 3300
AL COMANDO DELLA 4a SQUADRA AEREA	P.M. 3450
AL COMANDO DELLA 5a SQUADRA AEREA	P.M. 3750
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	TIRANA
AL COMANDO DELLE FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI

A seguito ed a conferma del foglio n. 1-C/3509 del 7 giugno 1941 si comunica che il Comando Supremo, con suo foglio n. 50372/Op. del 12 agosto c.a., ha disposto quanto segue;

«La collaborazione tra aerei da caccia e difesa c.a. deve basarsi sul concetto di dare la prevalenza al mezzo di maggior rendimento.

Pertanto:

Di giorno:

1°) La Caccia è il mezzo più redditizio ed è quindi necessario che essa operi senza limitazione d'impiego.

La difesa c.a. può partecipare alla difesa anche nella zona dell'obiettivo nella quale agisce la caccia adottando, però le seguenti cautele:

2°) L'azione c.a. non deve essere di ostacolo alla difesa aerea;

3°) La Dicità dovrà sospendere o non iniziare il fuoco in caso di dubbio riconoscimento dell'aereo in volo o quando la sua azione possa costituire impedimento per la caccia.

Dato che nessuna segnalazione dall'aeroplano può dare la sicurezza per il riconoscimento sopra accennato, tutti gli accorgimenti che potranno in avvenire essere concordati, dovranno considerarsi elementi integrativi e non basilari per il riconoscimento dei velivoli.

4°) Onde facilitare il compito della difesa c.a., alla Aeronautica è fatto obbligo di informare della partenza della caccia dalle rispettive basi il Comando Dicat interessato.

La notizia dell'avvenuta partenza, insieme agli altri accertamenti che la Dicat può effettuare, non deve dare origine alla immediata cessazione del fuoco ma deve essere considerata orientativa per agevolare il riconoscimento dei velivoli nazionali che potranno essere avvistati successivamente.

Di notte:

1°) La Difesa c.a. è per ora il mezzo più redditizio e quindi dovrà avere piena libertà di azione.

2°) La caccia dovrà agire oltre il limite esterno della cintura di sbaramento. Nel caso che gli Aeroporti siano ubicati nell'interno di essa, dovrà essere lasciato un corridoio non battuto — azione durante — per l'uscita ed il ritorno degli apparecchi al campo di partenza. A questa norma fa eccezione la località di Milano ove, a titolo sperimentale, è stato stabilito che la caccia agirà sul cielo della località secondo gli accordi già in atto.

3°) Restano di esclusiva competenza della difesa aerea, le azioni di intercettazione e di inseguimento che la caccia può svolgere sulla rotta di avvicinamento o di sfuggita seguita dagli aerei nemici».

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

Lettera del Comandante in Capo della Flotta italiana, ammiraglio Angelo Iachino, diretta al capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Arturo Riccardi.

18 maggio 1941

Cara Eccellenza,

sempre allo scopo di collaborare per quanto mi è possibile con Supermarina, ti mando l'unito studio relativo all'azione che, secondo me, potrebbero fare le nostre forze navali allo scopo di ostacolare il passaggio dei convogli nemici da Ovest ad Est. (1)

Durante l'ultimo passaggio (8 e 9 maggio) la nostra flotta non è intervenuta, ma non so se sia bene che essa sia anche in avvenire assente quando il nemico si presenta in forze nel canale di Sicilia. Temo che si finisca per dire che la Marina non è in grado di assolvere compiti offensivi neanche nel Mediterraneo centrale, e che ad essa debba essere esclusivamente riservato il compito delle scorte ai convogli. D'altra parte i danni che può infliggere al nemico la sola Aviazione non sono in realtà molto gravi (sempre molto minori di quelli segnalati dagli aviatori), e sarebbe un peccato che si rinunciassero deliberatamente ad integrarli con quelli più decisivi che può infliggere la Marina se impiegata convenientemente.

Naturalmente occorre che le due Forze Armate lavorino concordemente e con perfetta correlazione di tempo e di luogo, ed è per questo che nello studio troverai caldeggiare esercitazioni di insieme che, secondo me, sono assolutamente necessarie, se si vogliono evitare in avvenire i dispiaceri del passato.

Occorre che l'Aviazione si decida a creare dei veri e propri Reparti di Cooperazione Navale, dislocati in Sicilia e Sardegna, e che si cominci a fare delle esercitazioni di intervento simultaneo e coordinato fra navi ed aerei. È tutto un addestramento ed un affiatamento da creare ex-novo, e visto che non l'abbiamo fatto prima della guerra, bisogna bene che lo facciamo ora, accelerando i tempi quanto più è possibile.

E non è troppo tardi, a mio modo di vedere, perché la fine della guerra non sembra molto vicina; d'altra parte sarà sempre una cosa utile perché colma una grave lacuna nella nostra organizzazione navale.

(1) Lo studio inviato all'Ammiraglio Riccardi dall'ammiraglio Iachino è identico al promemoria 106 di Supermarina datato 24 maggio 1941. Vedi pagina seguente.

SUPERMARINA

Segreto

24 Maggio 1941-XIX

Pro-Memoria n° 106

PROGETTO DI DIFESA AEREONAVALE ATTIVA
DEL CANALE DI SICILIA*Premessa*

E probabile che l'Inghilterra tenti ancora altre volte il passaggio diretto dei convogli più importanti attraverso il Canale di Sicilia, scortandoli fortemente, come è avvenuto l'8 maggio u.s.

Occorre perciò ostacolare per quanto possibile questo passaggio e trarne anzi motivo per azioni aeronavali a noi vantaggiose. Non converrà limitarsi alla sola azione degli aerei, come è avvenuto il 9 maggio, poichè questa si è dimostrata all'atto pratico meno grave di quanto si supponesse, ed in ogni modo certo non decisiva. Converrà invece coordinare l'azione della Marina e dell'Aviazione in modo da recare dei danni veramente risolutivi al nemico.

Questa difesa *attiva* del Canale va naturalmente integrata colla difesa *passiva* che è già in corso di organizzazione colla posa di un vasto campo minato tra Capo Bon e la Sicilia.

Ipotesi di passaggio di un convoglio veloce

È probabile che i convogli più importanti saranno composti di piroscafi veloci (18-20 nodi) come è avvenuto il 9 maggio.

Al momento converrà tentare di notte il passaggio del Canale, in modo da trovarsi all'altezza di Malta la mattina del giorno X alle h. 6 circa. Occorre quindi che il convoglio si trovi alla Galite alle h. 15 circa del giorno X-1, cioè si trovi durante tutto questo giorno nella zona fra Capo Bougaroni e la Galite, in condizioni quindi di essere avvistato dagli aerei della Sardegna.

Il convoglio non potrebbe invece essere avvistato il giorno X-2 perchè si troverebbe a ponente di Capo Tènes, dove difficilmente arriverebbe la nostra ricognizione marittima.

Salvo dunque il caso (molto raro) di informazioni precise sulla partenza di un convoglio da Gibilterra verso levante, l'avvistamento potrebbe avvenire soltanto nel giorno X-1, fra Capo Bougaroni e la Galite, cioè trop-

po tardi perchè nostre forze navali importanti possano raggiungerlo a ponente della Sicilia, anche se partono da Napoli.

Se ne conclude che, nel caso di un convoglio veloce, l'intervento delle nostre forze navali è possibile solo a levante del Canale di Sicilia, a meno di non avere già i reparti in mare, in base ad informazioni tempestive della avvenuta partenza da Gibilterra.

Ipotesi di passaggio di un convoglio lento

Supponendo che il convoglio abbia una velocità di circa 13 nodi e che intenda trovarsi all'altezza di Malta alle h. 6 del giorno X, esso dovrà trovarsi alla Galite alle h. 8 del giorno X-1 e all'altezza di Capo Bougie alle h. 18 del giorno X-2.

Il convoglio lento potrebbe essere avvistato dagli aerei della Sardegna non solo il giorno X-1, a levante della Galite, ma anche il giorno X-2, fra Algeri e Capo Bougie. E quindi possibile, in quest'ultimo caso, far intervenire le nostre forze navali a ponente del Canale, tanto se partono da Napoli che da Taranto.

Converrà che le nostre forze si portino, la mattina del giorno X-1 nel punto A, 40 mg. a sud di Capo Carbonara, oppure, a seconda dei dati dell'avvistamento, nel punto B, 40 mg. a ponente di Marettime.

Il punto A dista 270 mg. da Napoli e 540 da Taranto: il punto B rispettivamente 225 e 460.

Naturalmente, nell'ipotesi del convoglio lento, le nostre forze navali possono intervenire, come nel caso precedente del convoglio veloce, anche a levante del Canale di Sicilia. In questa eventualità il punto che le nostre forze navali dovranno raggiungere, la mattina del giorno X, è il punto C, 40 mg. a Sud di Capo Murro di Porco: Esso dista 290 mg. da Napoli e 280 da Taranto.

Forze aeronavali italiane da impiegare

Interverranno nella difesa attiva del Canale tutte le corazzate, convenientemente scortate da cc.tt. ed il gruppo di esplorazione costituito dalla 3^a e dalla 8^a Divisione (5 incrociatori coi loro cc.tt.).

Inoltre dovrebbero essere dislocati a Pantelleria e a Mazzara del Vallo Smg. e Mas destinati ad attaccare il nemico nella notte sul giorno X. Essi risulterebbero così in posizione particolarmente vantaggiosa per attaccare Unità nemiche rimaste eventualmente danneggiate dalle mine dello sbaramento Capo Bon — Trapani.

Quanto alle forze aeree, dovrà essere preveduto l'intervento sicuro di:

— aerei da caccia che raggiungeranno il cielo delle nostre unità nei

punti A, B o C, e che provvedano alla loro scorta per tutte le ore diurne;

— aerei da ricognizione che dalle basi della Sardegna e della Sicilia tengano sotto sorveglianza tutta la zona di mare entro 100 miglia almeno dai suddetti punti, e, dopo avvistato il convoglio nemico ne seguano le mosse segnalandone posizione e movimenti;

— aerei da bombardamento e siluranti destinati ad attaccare il nemica in stretta correlazione tattica colle nostre forze navali.

Questi reparti di Aviazione dovrebbero partire da Elmas e Stagnoni per l'intervento a ponente del Canale, da Catania e Comiso per l'intervento a levante. Occorrerebbe che questi reparti fossero già designati e addestrati al loro particolare compito di cooperazione navale: essi potrebbero anche essere saltuariamente impiegati altrove, ma al momento del bisogno dovrebbero essere subito trasferiti nelle basi suddette, dove l'organizzazione logistica relativa dovrebbe essere già predisposta sin d'ora.

Soprattutto occorrerebbe che questi reparti, destinati ad operare con la Marina, facessero al più presto delle esercitazioni di addestramento colle Unità navali, si abituassero a riconoscerle ed a raggiungerle in mare, si allenassero alle comunicazioni r.t. fra navi ed aerei, e non lasciassero sfuggire alcuna occasione favorevole per perfezionare sempre più l'affiatamento coi reparti navali con cui devono operare.

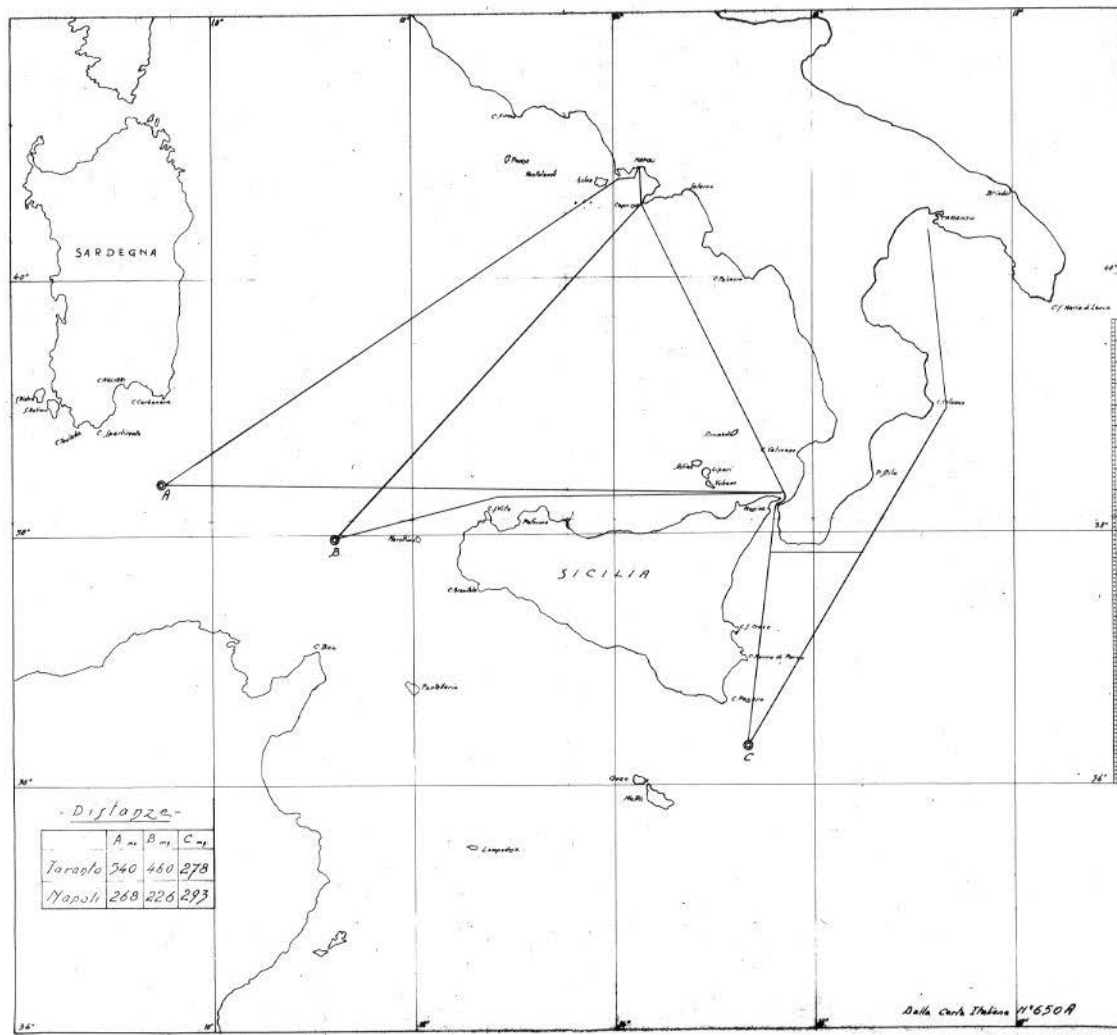
Considerazioni sulle Basi Navali

La dislocazione delle forze navali inglesi in Mediterraneo e cioè 2 Nb a Gibilterra e 4 Nb ad Alessandria, fa pensare che le nostre possibilità di azione navale sono molto maggiori verso ponente che verso levante. D'altra parte nei prossimi mesi il compito della nostra Marina sarà prevalentemente quello di assicurare il passaggio dei nostri convogli in Libia e contrastare invece quello dei convogli inglesi nel Mediterraneo.

Ne consegue che per parecchi mesi il baricentro della nostra attività navale rimarrà nel Canale di Sicilia e che perciò a questa zona vanno possibilmente avvicinate le nostre forze navali principali. Appare perciò che le basi migliori per le nostre corazzate siano Napoli e Messina, anzichè Napoli e Taranto. Le distanze di Messina dai punti A, B, C sono infatti molto minori di quelle di Taranto dagli stessi punti, con evidenti vantaggi operativi, specialmente nel caso di intervento a ponente del Canale di Sicilia.

La presenza di corazzate a Messina, a sole 120 miglia di distanza dal punto C, risulterebbe anche vantaggiosa allo scopo di attaccare Unità navali nemiche rimaste avariate da precedenti attacchi aerei durante il passaggio del Canale, o comunque durante una qualsiasi incursione nel Mediterraneo Centrale.

D'altra parte l'allontanamento delle corazzate da Taranto sarebbe utile anche dal punto di vista delle esercitazioni, perchè a Taranto sono rimasti i soli cc.tt. destinati alla posa delle mine e riesce quindi molto difficile svolgere le necessarie esercitazioni di addestramento delle corazzate. A Napoli risiedono invece numerosi cc.tt. che potrebbero venire utilizzati anche per le esercitazioni delle navi maggiori, e sarebbero sicuramente disponibili per la loro scorta in caso di uscita, poichè tale uscita coinciderebbe ovviamente coll'arresto di tutto il nostro traffico scortato.



**COMANDO SUPREMO
STATO MAGGIORE GENERALE**

N. 9740/Op. di Prot.
Segreto - Riservato personale

Roma, 25 Maggio 1941-XIX

OGGETTO: *Studio operativo.*

ALL'ECCELLENZA IL SOTTOSEGRETARIO PER LA MARINA
ALL'ECCELLENZA IL SOTTOSEGRETARIO PER L'AERONAUTICA

In relazione al colloquio odierno, preciso l'oggetto allo studio da compiere in comune fra la R. Marina e la R. Aeronautica:

- 1°) ricerca dell'azione a massa aero-navale contro la flotta inglese nel Mediterraneo;
- 2°) determinazione delle ipotesi nelle quali tale azione può essere ricercata;
- 3°) preparazione a ciò occorrente e relativo coordinamento;
- 4°) esecuzione e relativo coordinamento.

Come inteso, gli ufficiali delegati a compiere il predetto studio si uniranno presso questo Comando Supremo; interverrà alla riunione un Ufficiale Generale di questo Comando.

d'ordine
IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
(Ugo Cavallero)
F.to Cavallero

**POSSIBILITÀ DI AZIONE A MASSA AEREO — NAVALE
CONTRO LA FLOTTA INGLESE NEL MEDITERRANEO**

Prima bozza
Vista da Ecc. Pricolo

28 Maggio 1941— XIX

Segreto

Per dare allo studio una base realistica si esaminerà per prima la relatività delle forze, passando poi a considerare gli obiettivi conseguibili, per trattare in terzo luogo le modalità d'impiego delle forze nello spazio e nel tempo.

Da ultimo saranno trattate le modalità di preparazione.

1°— RELATIVITÀ DELLE FORZE

a) *Forze navali italiane*

La nostra Squadra navale conterà in media da ora fino alla seconda metà di luglio le seguenti unità *pronte all'impiego*:

- "Littorio"
- 5^a Div. (tre «Cesare»)
- 3a Div. (tre «Trieste», di cui uno pronto dopo il 1° luglio e un «Gorizia»)
- 4a Div. (tre «Bande Nere»)
- 7^a Div. (tre «Eugenio di Savoia»)
- 8^a Div. (due «Garibaldi»)
- Nove Squadriglie Ct. con un totale di 28 unità, delle quali 12 assegnate alla scorta dei trasporti con la Libia. Gli altri 16 sono ripartiti fra cinque squadriglie.
- 20 sommergibili, circa.

Nella seconda metà di luglio sarà pronto all'impiego il «Vittorio Veneto».

Tenendo inoltre presente che alla protezione del traffico con la Libia sono destinate a turno tre divisioni incrociatori con le relative squadriglie Ct., ne deriva che, *a meno di sospendere detto traffico*, non rimangono disponibili per azioni contro la flotta inglese che le corazzate e una Divisione di incrociatori.

Ma poichè non è concepibile l'impiego delle navi maggiori senza la scorta delle siluranti, ne deriva che possiamo costituire un «gruppo di attacco» composto al massimo del «Littorio», cui si aggiungerà dopo la metà di luglio il «Vittorio Veneto», oltre la Divisione incrociatori ora accennata.

Questo perchè, avendo disponibili cinque squadriglie Ct., non possiamo attribuirne nessuna alla 5a Divisione.

Fino all'approntamento del «Vittorio Veneto» potrebbero essere impiegato col «Littorio» uno o due tipi «Cesare». Ma poichè non possono reggere il confronto con le corazzate inglesi, per la loro inferiorità di calibro e nella protezione, non sono adatte a combattere in linea col «Littorio» e perciò si dovrebbe provvedere a mantenerli organicamente e quindi tatticamente separati (assegnando loro compiti d'attacco di navi nemiche che non fossero le corazzate) con una appropriata scorta di Ct.: mancando questa, non si trova opportuno prevederne per ora l'impiego.

Dall'esame della situazione organica della Squadra Navale, risulta necessario fare appena possibile alcuni spostamenti interni così da assegnare al «Littorio» la squadriglia «Granatiere», attualmente assegnata all'8^a Divisione; quando sarà pronto anche il «Vittorio Veneto» bisognerà aggregare a tale squadriglia altri due Ct.

Quanto alla Divisione incrociatori, la più adatta allo scopo è la 3a che è la sola armata con pezzi da 203 e ha una protezione leggera (eccetto il «Gorizia», più protetto) sufficiente alle normali distanze di combattimento contro i proiettili da 152, di cui sono armati la grandissima parte degli incrociatori inglesi presenti nel Mediterraneo.

Considerando infine le siluranti minori, si constata che tutte le torpediniere sono adibite alla scorta del traffico o a servizi di sicurezza delle coste e che esiste penuria di MAS, dei quali si hanno due gruppi principali: uno in Sicilia di 8 unità e uno in Egeo di 16 unità.

È chiaro che, se fosse possibile neutralizzare Malta in modo tale da rendervi impossibile la permanenza di unità leggere nemiche, non avremmo più la necessità di proteggere il traffico con la Libia con Divisioni d'incrociatori potremmo accrescere il gruppo di attacco di almeno due Divisioni: 1^a, 5^a e 1⁸^a.

Si è più sopra accennato alla pregiudiziale dell'interruzione del traffico con la Libia: date le esigenze operative del fronte egiziano e la capacità di assorbimento del porto di Tripoli, si deve escludere che possa essere interrotto, ma viene fatto di domandarsi se, riducendo la sua interruzione al breve periodo di tempo comprendente un'operazione a massa della Squadra Navale, sarebbe questa massa realizzabile.

Si deve subito rispondere di no: l'impiego a massa presume il perfetto addestramento collettivo e la tempestiva dislocazione nelle basi più opportune. Per realizzare quello e questo, dato che ormai da mesi incrociatori e Ct. sono distratti dai compiti di squadra, si ritiene occorranza almeno due settimane di preavviso sulla data di esecuzione dell'operazione.

Anche ammettendo che potesse essere tollerata un'interruzione del traffico della durata di due settimane, noi non avremo risolto il nostro

problema d'impiego che nei riguardi di operazioni di nostra iniziativa e ammettendo che nel periodo considerato si presentasse l'opportunità di eseguirla, mentre è altrettanto importante essere sempre pronti a contrastare iniziative avversarie, di cui ovviamente noi non conosceremo la data a priori.

b) Forze aeree italiane

Per la cooperazione tattica con la Squadra Navale è previsto senza interrompere il traffico con la Libia, l'impiego, con la dislocazione nelle basi opportune (data 15 giugno p.v.) di 8 gruppi da B.T., 1 gruppo Stuka, 3 squadriglie di siluranti, 5 gruppi da C.T.

Con preallarme di 24 ore e prevedendo la sospensione del traffico con la Libia, i gruppi da B.T. saliranno a 11 e quelli da caccia a 6.

Queste forze potranno o non potranno essere tutte disponibili al momento dell'azione: potranno esserlo, se si tratterà di un'operazione di nostra iniziativa; potrebbero non esserlo se, dovendo improvvisamente operare per contrastare un'iniziativa avversaria, una parte di esse di trovasse impegnata in altre azioni richieste dall'economia generale della guerra.

c) Forze navali e aeree nemiche

È difficile poter apprezzare esattamente la situazione delle forze inglesi nel Mediterraneo e prevedere quale potrà essere la consistenza media nei prossimi due mesi..

I recenti successi delle unità aeree e navali nelle acque di Creta hanno gravemente menomati i reparti di incrociatori e cacciatorpediniere della Squadra di Alessandria, ma poichè gli Inglesi non pubblicano mai le loro perdite è difficile poter affermare che i risultati da noi apprezzati siano corrispondenti alla realtà.

Conviene perciò riportare la situazione della Flotta inglese del Mediterraneo quale era alla vigilia della battaglia di Creta e supporre che l'Inghilterra possa sostituire, buona parte se non tutte, le navi perdute con altre provenienti da altri scacchieri, e specialmente dall'Oceano Indiano.

Squadra di Alessandria

4 «Valiant»
17 Incrociatori
2 Portaerei
27 Ct.
16 Sommergibili

Squadra di Gibilterra

1 «Renown» — 1 «King George»
5 Incrociatori
2 Portaerei
22 Ct.
12 Sommergibili

Qualche incrociatore, alcuni Ct. e sommergibili, generalmente appar-

tenenti alla Squadra di Alessandria, sono di solito distaccati a Malta.

Quanto alle perdite, osserviamo che il 27 maggio sei incrociatori erano in marcia verso Creta e tre avariati risultavano giunti a Gibilterra, il che farebbe scendere gli affondamenti presunti da 11 a 8. E certo però che da tale data gli incrociatori pronti all'impiego nel Mediterraneo orientale non potranno essere per qualche tempo più di sei o sette, oltre a una ventina di Ct.

Può darsi che entro giugno la consistenza degli incrociatori sia riportata a 10 o 12. Ma quelle che hanno importanza sono le corazzate e le portaerei: le prime perchè rappresentano la spina dorsale delle Squadre Navali, le seconde, perchè anche ammettendone una danneggiata, portano una forza aerea, bensì numericamente inferiore per numero e qualità a quella da noi prevista per l'impiego con la Squadra Navale, ma col vantaggio di poter essere con sicurezza impiegata tempestivamente sul campo di battaglia.

2° — OBIETTIVI CONSEGUIBILI

Il nostro obiettivo difensivo fondamentale è costituito dal traffico con la Libia: esso vincola buona parte delle nostre disponibilità di naviglio leggero e sottile, e definisce la zona di mare intorno alla quale deve normalmente gravitare la nostra Squadra navale.

Può esso costituire un richiamo per forze inglesi così importanti da provocare l'azione di massa ricercata?

Lo si deve escludere.

Infatti, per ottenere lo scopo di rendere molto gravoso — come lo è dalla metà di aprile — il nostro servizio di protezione, basta agli Inglesi tenere a Malta poche forze leggere e poche forze aeree e sommergibili.

Se muovendo da Alessandria volessero tentare un'offensiva in grande stile, essi vi impiegherebbero una forza nettamente superiore a quella di cui noi potremmo disporre e l'intervento del nostro gruppo di attacco sarebbe subordinato all'evento di numerosi colpi fortunati preventivamente inferti dai mezzi aerei e insidiosi.

In ogni caso, dato il tempo necessario per raggiungere da Alessandria le linee di comunicazione tra la Sicilia e la Libia (non meno di 48 ore), noi non ci faremmo sorprendere con trasporti in mare. L'attacco non potrebbe perciò manifestarsi che contro il porto di Tripoli, che stiamo proteggendo con un campo di mine modernamente concepito ed attuato.

Si può ritenere che per uno scopo così limitato il nostro nemico non vorrà affrontare, come non hai affrontato finora, rischi non indifferenti in acque così lontane dalla sua base di operazione.

Per provocare il nemico all'azione non ci rimane perciò che attaccare i suoi obiettivi difensivi. Cessato quello costituito dal suo traffico tra

l'Egitto e la Grecia, non rimane da considerare che il trasferimento da Gibilterra ad Alessandria e viceversa di convogli carichi di rifornimenti urgenti oppure di unità da guerra in piccoli gruppi o isolate.

E poichè l'esperienza di un anno di guerra ha insegnato che le navi non possono agire con sufficiente sicurezza fuori del raggio d'azione della caccia terrestre, ne deriva che noi dobbiamo cercare il combattimento navale entro un raggio di circa 135 miglia dalle basi aeree nazionali, il che — riferendosi al Mediterraneo centrale — significa combattere entro i limiti del concorso aereo concesso dalle posizioni della Sicilia e della Sardegna.

Tale limite di 135 miglia va inteso nel senso che se le navi vi giungano con rotte di allontanamento cessa quasi immediatamente la protezione della caccia; se vi permangono potranno usufruirne per circa mezz'ora salvo l'avvicinamento dei reparti in volo; se sono in avvicinamento alle basi la situazione andrà ovviamente migliorando.

Per trasportare a levante la nostra attività, bisognerebbe poter sfruttare gli ancoraggi di Creta: ma il loro allestimento e la loro difesa anti-nave, contraerea e antiaerosilurante (reti) richiederebbero un tempo lunghissimo. Gli stessi inglesi si sono serviti di Creta soltanto per saltuarie soste di qualche reparto *prima che noi occupassimo la Grecia*. Evidentemente finchè l'Egitto sarà nelle mani loro, noi non potremo usare le basi di Creta nel loro stato attuale di impreparazione. Ciò significa che non possiamo considerare un obiettivo possibile quello costituito dalle comunicazioni Alessandria — Tobruch o Alessandria — Cipro.

Nè a noi conviene di massima cimentarci in azioni tattiche lontane dalle nostre basi di raddobbo: potrebbe ripetersi la situazione che ha portato alla perdita del «Pola» e di altri due incrociatori.

Potremmo concepire azioni a largo raggio verso il Mediterraneo orientale (cartina n. 3) soltanto se potessimo contare sulla cooperazione di forze aeree dislocate in Grecia e Creta e in Cirenaica: ma, a parte la considerazione già fatta circa l'inesistenza di obiettivi in quelle acque (a meno di un ritorno controffensivo, poco probabile, degli inglesi contro Creta), ciò presupporrebbe la realizzazione di efficaci intese e di un soddisfacente affiatamento con forze aeree nazionali e germaniche, che dovrebbero essere dislocate lungo la fascia costiera, da Corfù fino a Creta al nord e in Cirenaica al sud. Il problema si presenta così imponente, dal punto di vista organico logistico e addestrativo, da richiedere particolari studi complessi.

Ad ogni modo navi avariate in quelle acque, così lontane dalle basi di raddobbo nazionali, sarebbero quasi certamente perdute e pertanto tali acque non si possono ritenere propizie ad azioni navali per noi, in una situazione analoga a quella che si è determinata in occasione delle operazioni per l'occupazione di Creta, che hanno sconsigliato l'intervento

delle unità maggiori della Marina.

Infine, tenendo conto del rapporto di forza esistente tra le Marine dell'Asse e la Marina britannica, per poter avere un successo bisognerebbe che riuscissimo a determinare situazioni tattiche tali da consentirci di infliggere al nemico danni molto superiori a quelli che potremmo subire: questa possibilità andrà ricercata entro il limite di circa 135 miglia dalle coste nazionali citate per quanto si riferisce all'impiego coordinato del gruppo navale di attacco e delle forze aeree cooperanti, e dovrà essere integrata con l'impiego in altre zone di sommergibili, di torpediniere e mas.

Uno speciale obiettivo, del quale non si è ancora fatto cenno data la sua speciale natura e che forma oggetto di uno speciale studio, è rappresentato dall'investimento della piazzaforte di Malta; qui se ne accenna per non trascurare nessuna possibilità operativa. Potrebbe esso costituire l'occasione per un'azione in massa in uno specchio d'acqua molto limitato contro la flotta inglese costretta a intervenire a grandissima distanza dalla sua base di Alessandria.

Altro speciale obiettivo, difensivo questo per noi, che non deve essere escluso dovendo presumere che il nemico voglia rifarsi in qualche modo dello scacco di Grecia e di Creta, è costituito dall'intervento del gruppo di attacco nel caso di bombardamenti costieri: potrebbe ripetersi il bombardamento di Genova o essere tentato quello di Palermo con la Squadra di Gibilterra, oppure quello di Augusta — Catania o di Taranto con la Squadra di Alessandria.

Impossibile è mettersi in condizioni di sicuro intervento in ognuna di queste ipotesi, tanto più che il nemico può a sua scelta bombardare con le navi o con i velivoli delle sue navi portaerei: scaturirà da quanto sarà detto in seguito in quali di queste ipotesi sarà più probabile l'intervento delle nostre forze navali.

3° — MODALITÀ DI AZIONE

Emerge dalle precedenti considerazioni che se si eccettua l'obiettivo eccezionale di Malta, non esistono per noi possibilità concrete di nostre iniziative efficaci, che sarebbero in ogni caso contrastate da forze superiori.

Emerge anche che, almeno finchè la Squadra di Gibilterra non sarà rinforzata con altre grandi navi, è verso ponente che noi abbiamo maggiori probabilità di agire in condizioni accettabili di relatività navale.

A ponente ci è favorevole anche la situazione geografica, perchè il sistema Sicilia — Pantelleria — Sardegna in tutte le acque comprese tra il 7° meridiano e le coste della Sicilia senza rinunciare alla cooperazione aerea, indispensabile specie per la protezione della caccia cui le navi non

possono più rinunciare.

Anche a levante della Sicilia, fino a circa 120 miglia a sud-est di Capo Passero è impossibile operare in analoghe favorevoli condizioni di cooperazione aereo-navale.

Le modalità d'intervento dell'Aeronautica dovranno obbedire alle seguenti direttive:

a) Protezione continua per tutte le ore di luce della caccia nel cielo dei reparti navali.

b) Ricognizione strategica preventiva, come di consueto, per la ricerca del nemico in mare, iniziata quando in base alle notizie della sua uscita da Gibilterra (notizia su cui si può fare *sicuro* affidamento) si presume che esso stia per entrare nel raggio d'azione della ricognizione marittima, eseguita con velivoli da b.t. meno vulnerabili dai caccia di cui dispongono le navi portaerei.

c) Attacchi aerei delle forze nemiche nelle fasi pretattica e postattica con lo scopo di ridurre l'efficienza prima dello scontro navale e di recare loro il massimo danno dopo la cessazione del combattimento navale.

E da escludere l'intervento delle specialità aeree da bombardamento e siluranti durante il combattimento navale: l'atmosfera fumosa della battaglia e la mutevolezza della situazione esclude che dall'alto si possano distinguere con sicurezza i nemici dagli amici e che viceversa le navi non incorrano in pericolosi equivoci di riconoscimento dei velivoli.

d) Ricognizione tattica coi velivoli imbarcati, a integrazione di quella in atto da parte dei ricognitori strategici. Si deve tener presente che la possibilità e l'efficacia dell'intervento dell'arma aeronautica sono dipendenti dalle condizioni meteorologiche, tra cui è di primo piano la visibilità: prima di decidere l'impiego delle navi dovrà perciò essere sentito il parere dell'Aeronautica.

E da presumere tuttavia che nei venienti mesi estivi le condizioni meteorologiche siano normalmente favorevoli.

Le zone di possibile azione aereo-navale indicano senz'altro quali debbano essere le basi di dislocazione dei reparti navali ed aerei: esse sono indicate nelle cartine n° 1 e 1 bis (1).

Le corazzate staranno a Napoli, gli incrociatori a Messina: le due basi sono press'a poco equidistanti dalla zona a sud della Sardegna e la riunione in mare delle due Divisioni già effettuata in altre occasioni, si presenta facile.

Per operare ad est della Sicilia, la stessa dislocazione è altrettanto ottima: gli incrociatori lasceranno il porto quando stanno per giungere nello Stretto le corazzate provenienti da Napoli. Inoltre gli incrociatori da

(1) Le cartine si trovano alle pagine 694 e 722.

Messina hanno possibilità di impiego indipendente per rapidi interventi contro minori reparti o piroscafi, che fosse possibile sorprendere a levante di Malta.

I reparti aerei saranno dislocati negli aeroporti più prossimi alle zone di mare previste: si deve tuttavia notare che mentre a sud della Sardegna potranno intervenire anche i velivoli da B.T. dislocati in Sicilia, non altrettanto potranno fare a levante della Sicilia, quelli dislocati in Sardegna, a meno che non sia stato possibile trasferirveli temporaneamente nell'imminenza dell'impiego.

Saranno inoltre tenuti pronti all'impiego a Cagliari, Trapani, Augusta rispettivamente quattro, due, due sommergibili. Saranno impiegati a sud ovest della Sardegna, a ponente della Sicilia e sulle rotte che adducono a Malta.

Le due squadriglie Mas della Sicilia si manterranno a Porto Empedocle con tempestivo spostamento (effettuabile in poche ore) a Pantelleria.

Poichè in coincidenza con le operazioni in questione sarà come sempre sospeso il traffico con la Libia è prevedibile di poter utilizzare per agguati notturni tra il meridiano di Biserta e quello di Trapani (escluse le zone minate) le siluranti che risulteranno disponibili nei porti della Sicilia occidentale e normalmente adibite al servizio di scorta dei convogli. Gli agguati si effettueranno nelle acque che unità nemiche dovranno attraversare, se vorranno transitare in un senso o nell'altro attraverso il Canale di Sicilia.

Ciò premesso, l'intervento verso ponente si potrà svolgere in base al seguente convetto d'azione (cartina n. 2):

che si tratti di proteggere un trasporto diretto da Gibilterra ad Alessandria o viceversa, la Squadra di Gibilterra, prenderà il mare ad un certo momento per scortarlo fino circa alla altezza della Galite o per attenderlo nella stesso punto.

L'esperienza ha dimostrato che gli Inglesi regolano la loro marcia in modo da passare di notte nelle acque tra Capo Bon e Pantelleria: il che significa che un convoglio marciante a 15 nodi e che voglia trovarsi a sud di Pantelleria alle h. 4 del mattino del giorno X deve partire da Gibilterra alle h. 16 del X-3 se marcia a 15 nodi e alle h. 3 del X-2 se marcia a 18 nodi. Nei mesi estivi, data la brevità delle notti, convogli con velocità minore di 15 nodi avrebbero troppe scarse probabilità di transitare senza gravissimi rischi attraverso la zona più battuta e insidiata.

Nel caso di 15 nodi il convoglio si troverebbe sul meridiano di Sant'Antioco alle h. 13 del X-1, e vi si troverebbe alle h. 16 dello stesso giorno se marciasse a 18 nodi.

La forza navale di protezione del convoglio marcerà con ogni probabilità a Nordest di esso e pertanto l'incontro col nostro gruppo di at-

tacco potrebbe iniziarsi in ogni caso nelle prime ore del pomeriggio a sud della Sardegna.

È quindi logico stabilire che alle h. 12 del giorno X-1 il gruppo di attacco si trovi 30 miglia a sud di Capo Carbonara salvo varianti da ordinare in base alle precisazioni della ricognizione aerea spinta fino 4° meridiano almeno.

Questi potranno aversi nelle prime ore del mattino del giorno X-1, perché le forze nemiche si troverebbero entro il raggio della nostra ricognizione fin dalle prime luci dell'alba in ogni caso.

E poichè il punto 30 miglia a sud di Capo Carbonara dista 270 miglia da Napoli e 305 da Messina, le corazzate dovranno partire a 18 nodi alle h. 21 del X-2; gli incrociatori lasceranno Messina in tempo utile per riunirsi con le corazzate all'alba del X-1 nel punto del Basso Tirreno prescelto dall'Ammiraglio Comandante in Capo.

Se le unità saranno pronte in sei ore all'ordine, è necessario praticamente avere notizia dell'uscita del nemico da Gibilterra non oltre le h. 12 del giorno X-2, sul che si può fare assegnamento sia che il nemico sia partito a 18 nodi alle h. 3 del X-2 sia, e a maggior ragione, che sia partito a 15 nodi alle h. 16 del X-3.

La sera dell'X-2 usciranno anche i sommergibili per raggiungere all'alba del X-1 le rispettive zone di agguato. Torpediniere e Mas si dislocheranno nelle zone di agguato nella notte tra X-1 e X, e per l'impiego di questi siluranti c'è un margine di tempo di oltre 24 ore per decidere le loro modalità d'impiego.

Le ore indicate hanno ovviamente carattere di orientamento, ma se — come sempre è avvenuto — si avrà l'indicazione dell'ora esatta della partenza del nemico da Gibilterra, la cinematica del sistema nel campo strategico sarà opportunamente regolata. La partenza della forza navale da Gibilterra a 18 nodi dovrebbe avvenire alle h. 2 dell'X-2 se sua intenzione fosse quella di dirigere verso l'Alto Tirreno e trovarsi davanti a Genova alle h. 5 del X.

In questo caso essa taglierebbe il 5° meridiano a sudest di Minorca tra le h. 8 e le h. 9 del X-1 e se le nostre corazzate fossero pronte a muovere in tre ore potrebbero prendere il mare circa alle h. 14 trovandosi alle h. 5 del giorno X a nord dell'Asinara (18 nodi) o a ponente di Aiaccio (20 nodi), raggiunte dagli incrociatori partenti rispettivamente a 24 o 26 nodi da Messina.

Si deduce che, se insieme con le forze navali nemiche uscirà da Gibilterra un convoglio l'approntamento in 6 ore sarà sufficiente, ma se uscissero le sole forze navali e non si avesse nessuna indicazione per determinare l'obiettivo dell'uscita (ad esempio, uscita contemporanea di forze con un convoglio da Alessandria), converrebbe ordinare subito l'approntamento in tre ore per le corazzate e in un'ora per gli incrociatori

(diminuzione della velocità di traversata 21-22 nodi, se dovessero dirigere per la zona a nordovest della Sardegna).

È chiaro che la sicurezza della manovra nel campo strategico riposa sull'efficienza della ricognizione aerea eseguita fin dalle prime luci del giorno X-1 qualunque sia la direttrice di marcia del nemico.

Quanto allo stato di approntamento per l'azione dei reparti aerei si devono osservare le seguenti norme relative alle varie specialità:

a) Ricognizione strategica:

E sempre in condizioni di poter raggiungere il 4° meridiano in tempo utile, purchè la segnalazione dell'uscita delle navi da Gibilterra avvenga con quella tempestività su cui è stato detto si può fare normalmente sicuro affidamento;

b) Bombardamento e siluranti:

Devono essere pronti all'azione su segnalazione di scoperta delle ricognizioni. I reparti saranno tenuti su allarme dall'ora di partenza della ricognizione strategica;

c) Caccia terrestre:

Dev'essere pronta su allarme per intervenire a richiesta delle unità navali (a meno che non ne sia già previsto l'intervento ad appuntamento orario prestabilito), e per difesa delle basi navali ed aeree. Inoltre dovrà fornire la scorta ai reparti di bombardieri e siluranti.

L'azione a levante della Sicilia non è a priori prevedibile contro la Squadra di Alessandria, perchè troppo grande è a nostro svantaggio lo squilibrio delle forze. Si può prevedere soltanto nel caso di uscita parziale delle forze nemiche da levante, oppure per tentare qualche colpo contro unità che, per ragioni meteorologiche o per mancata tempestività delle informazioni da Gibilterra, non fosse stato possibile intercettare a sud della Sardegna e fossero passate (non senza menomazioni dovute agli aerei e ai mezzi insidiosi) attraverso il canale di Sicilia proseguendo oltre Malta.

Il punto 60 miglia a sudest di Capo Passero dista 310 miglia da Napoli ed è quindi raggiungibile a 18 nodi in circa 17 ore: vi è quindi tutto il tempo di decidere con calma, in base alla situazione che vi sarà venuta determinando nel Mediterraneo occidentale e centrale.

4° — MODALITÀ DI PREPARAZIONE

Due argomenti meritano speciale rilievo:

- l'affiatamento raggiungibile tra gruppo navale e reparti aerei;
- l'armamento antinavi degli aerei.

Su entrambi converge da tempo l'attenzione del Comando delle Forze operanti; molti provvedimenti operativi e tecnici sono stati studiati e attuati. Ma è necessario intensificare e perfezionare quello che è stato fatto e che la continua attività bellica ha già consentito di affinare. L'affiatamento dipende da:

- stabilità degli uomini destinati ai reparti d'impiego, navali ed aerei;

- rapidità e praticità delle norme regolanti i collegamenti reciproci tra navi ed aerei;

- frequenza delle esercitazioni, aventi scopo di acquistare l'abitudine a «parlare la stessa lingua» e a riconoscersi reciprocamente a vista o a mezzo di particolari segnali (ciò ha speciale importanza per il riconoscimento delle navi da parte degli aerei).

La stabilità esigerebbe che, per quanto è possibile, i reparti aerei designati fossero sempre gli stessi o che, almeno, gli avvicendamenti fossero graduati così da far penetrare facilmente nei nuovi arrivati l'esperienza acquisita dai vecchi. Per i reparti navali essi sono definiti senza possibilità di mutamenti.

Quanto ai collegamenti, si reputa necessario rendere il più semplici e rapide possibile le trasmissioni delle navi in mare ai Comandi dell'Aeronautica interessati, rivolti a tenersi bene al corrente della loro posizione e quelle intese ad assicurare la prontezza d'intervento dei reparti aerei delle varie specialità o la cessazione del loro intervento nell'imminenza del contatto tattico-balistico tra navi.

Sulla rapidità e sicurezza dei collegamenti riposa, come è ben noto, la collaborazione aeronavale.

Ad ogni modo, in sede addestrativa, si potranno avere utili indicazioni sugli ulteriori perfezionamenti da introdurre nelle attuali norme concernenti i collegamenti.

Le esercitazioni saranno intensificate al massimo grado con modalità di dettaglio che saranno studiate di comune accordo dai due Stati Maggiori interessati e attuate dai Comandi navali ed aerei designati.

A questo proposito è stata esaminata la convenienza di creare un Comando unico delle forze aeree, previste dal presente studio per la cooperazione con le navi, e costituenti le due Grandi Unità aree dislocate in Sardegna e Sicilia. Mentre dal punto di vista teorico questo concetto può apparire vantaggioso per assicurare l'unità di indirizzo sulla preparazione e nell'impiego dei mezzi, molte ragioni di carattere pratico lo sconsigliano. Ad esempio:

- ubicazione della sede di tale Comando che, non potendo essere nè in Sicilia nè in Sardegna per impossibilità di comunicazioni telefoniche o telescriventi dirette, e che richiederebbe quindi la trasmissione di mes-

saggi in cifra, dovrebbe essere necessariamente presso Superaereo;

— una tale obbligata soluzione non consentirebbe di raggiungere lo scopo, di indubbia efficacia, di fare cioè coesistere nella stessa sede il comando del gruppo navale di attacco e il progettato comando unico aereo;

— questo comando, organicamente non previsto dalla costituzione dell'Aeronautica, finirebbe per costituire in pratica in fase d'impiego, di cui si riconosce l'estrema importanza; mentre in sede di preparazione le attribuzioni che gli sarebbero affidate rientrano nella stretta competenza di Superaereo e di Supermarina che possiedono allo scopo gli organi adatti. Attribuzioni vertenti su problemi che non potrebbero considerarsi d'interesse limitate alle aliquote delle forze aeree e navali specialmente destinate a operare nelle situazioni previste dal presente studio.

Se mai riconoscersi la necessità di designare in seno a Superaereo un ufficiale generale particolarmente indicato di studiare e seguire gli sviluppi della preparazione e dell'addestramento.

Quanto all'armamento antinavi degli aerei, ogni sforzo deve essere fatto per migliorare nel più breve tempo possibile il calibro e le qualità distruttive delle bombe destinate a colpire il bersaglio costituito dai ponti resistenti delle navi.

5° — CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Da questo studio emerge che il concetto dell'impiego a massa è attuato attraverso la coordinazione operativa dei mezzi disponibili secondo le loro particolari caratteristiche e che noi, disponendo di forze navali inferiori, non abbiamo possibilità di provocare il nemico all'azione in condizioni di superiorità locale, perchè esso si opporrebbe ovviamente alle nostre iniziative inviando in mare reparti superiori a quelli da noi impiegati.

D'altra parte il vincolo rappresentato dalla necessità d'intervento continuo dell'aviazione da caccia sul cielo delle navi limita lo spazio a quello, in cui a noi non si offre che l'obiettivo di contrastare iniziative nemiche verso il Mediterraneo Centrale.

Questo spazio è prevalentemente proiettato verso ponente, mentre l'attività generale del conflitto è nettamente orientata verso levante. Sarebbe quindi di estrema importanza riuscire a valorizzare le possibilità aeronautiche offerte dalle posizioni greco-cretesi per rendere eseguibili azioni aeronavali con direttrice compresa nella zona indicata nella cartina n. 3. Si potrebbero allora concepire incursioni contro reparti nemici inviati a disturbare le nostre comunicazioni litoranee in Africa Settentrionale e in Egeo, quando fossero già minorati da attacchi di aerei e di sommergibili.

Si osserva a questo proposito che in generale un contributo alle operazioni sarebbe portato nel Mediterraneo Orientale contro la Squadra di Alessandria, qualora questa prendesse il mare, dai sommergibili normalmente dislocati nelle sue direttrici di marcia e dalle forze aeree dell'Egeo e della Cirenaica. Se i loro attacchi avessero successo si potrebbero determinare situazioni favorevoli all'impiego del gruppo di attacco contro tale Squadra che risulterebbe minorata in partenza, a meno che essa non rientrasse alla base. Il tal caso, quando l'evolversi della situazione strategica lo richiedesse, le corazzate dovrebbero da Napoli, trasferirsi a Taranto.

È ovvio inoltre che la più favorevole condizione d'impiego delle unità navali entro un determinato ciclo operativo si determinerebbe, se fosse messa fuori causa la nave portaerei appoggiante la forza navale nemica: in tal caso saremo liberati dal vincolo di non allontanare le nostre forze navali oltre il limite di 135 miglia dalle basi aeree (1).

Nota del generale Pricolo:

"Modifiche: 110 miglia di raggio d'azione della Caccia, invece di 135 miglia come risultava dal presente studio - Nessun'altra variante sostanziale".

**POSSIBILITÀ DI AZIONE A MASSA AERO-NAVALE
CONTRO LA FLOTTA INGLESE NEL MEDITERRANEO (1)**

Segreto - Riservato personale

30 Maggio 1941-XIX

PREMESSA

Lo studio che segue è riferito alle possibilità operative concesse dai mezzi aerei e navali pronti all'impiego per la fine di luglio.

Entro il mese di agosto si prevede la linea degli aerei siluranti portata a circa 100 unità e il numero dei sommergibili disponibili nel Mediterraneo accresciuto di circa 16 già rientrati dall'Atlantico.

Perciò da agosto in poi la massa offensiva sarà notevolmente accresciuta.

Si deve tuttavia fare qualche riserva circa il rendimento nel Mediterraneo dei sommergibili oceanici, poco adatti a sfuggire alla caccia in acque ristrette.

Qualora situazioni contingenti richiedessero l'intervento di forze aereo-navali prima della fine di luglio, le possibilità operative saranno minori e conseguentemente minori saranno i danni che potranno essere inflitti al nemico.

Per dare allo studio una base realistica si esaminerà per prima la relatività delle forze, passando poi a considerare gli obiettivi conseguibili, per trattare in terzo luogo le modalità d'impiego delle forze nello spazio e nel tempo.

Da ultimo saranno trattate le modalità di preparazione.

1°) - RELATIVITÀ DELLE FORZE

a) Forze navali italiane

La nostra Squadra Navale conterà in media da ora fino alla seconda metà di luglio le seguenti unità *pronte all'impiego*:

- Littorio
- 5^a Div. (tre «Cesare»)
- 3^a Div. (tre «Trieste», di cui uno pronto dopo il 1° luglio e un «Gorizia»)
- 4^a Div. (tre «Bande Nere»)
- 7^a Div. (tre «Eugenio di Savoia»)
- 8^a Div. (due «Garibaldi»)

(1) Studio portato alla visione di Cavallero e di Mussolini.

— Nove Squadriglie Ct. con un totale di 28 unità, delle quali 12 assegnate alla scorta dei trasporti con la Libia. Gli altri 16 sono ripartiti fra cinque Squadriglie.

— 20 sommergibili, circa.

Nella seconda metà di luglio sarà pronto all'impiego il «Vittorio Veneto».

Tenendo inoltre presente che alla protezione del traffico con la Libia sono destinate a turno tre divisioni incrociatori con le relative squadriglie Ct., ne deriva che, *a meno di sospendere detto traffico*, non rimangono disponibili per azioni contro la flotta inglese che le corazzate e una Divisione di incrociatori.

Ma poiché non è concepibile l'impiego delle navi maggiori senza la scorta delle siluranti, ne deriva che possiamo costituire un «gruppo di attacco» composto al massimo del «Littorio», cui si aggiungerà dopo la metà di luglio il «Vittorio Veneto», oltre la Divisione incrociatori ora accennata. Questo perché, avendo disponibili cinque squadriglie Ct., non possiamo attribuirne nessuna alla 5^a Divisione.

Fino all'approntamento del «Vittorio Veneto» potrebbero essere impiegati col «Littorio» uno o due tipi «Cesare». Ma poiché non possono affrontare le corazzate inglesi, per la loro inferiorità nel calibro e nella protezione, con le stesse modalità d'impiego del «Littorio», si dovrebbe provvedere a mantenerli organicamente e quindi tatticamente separati con una appropriata scorta di Ct.: mancando questa, non si trova opportuno prevederne per ora l'impiego.

Dall'esame della situazione organica della Squadra navale, risulta necessario fare appena possibile alcuni spostamenti interni così da assegnare al «Littorio» la squadriglia «Granatiere», attualmente assegnata all'8^a Divisione; quando sarà pronto anche il «Vittorio Veneto» bisognerà aggregare a tale squadriglia altri due Ct. Ma tali spostamenti non saranno possibili finché la 7^a divisione non avrà ultimato insieme con 6 Ct. un'importante ciclo di posa di sbarramenti di mine, in corso di attuazione d'accordo con la Marina Tedesca (che ha fornito la massima parte delle armi).

Quanto alla Divisione incrociatori, la più adatta allo scopo è la 3^a, che è la sola armata con pezzi da 203 ed è quindi in condizioni di prevalenza balistica rispetto alla quasi totalità degli incrociatori impiegati dagli inglesi nel Mediterraneo, armati con pezzi da 152.

Considerando infine le siluranti minori, si constata che tutte le torpediniere sono adibite alla scorta del traffico o a servizi di sicurezza delle coste e che esiste penuria di MAS, dei quali si hanno due gruppi principali: uno in Sicilia di 8 unità ed uno in Egeo di 16 unità.

È chiaro che, se fosse possibile neutralizzare Malta in modo tale da rendervi impossibile la permanenza di unità leggere nemiche, non avremmo più la necessità di proteggere il traffico con la Libia con divisioni di

incrociatori e potremmo accrescere il gruppo di attacco di almeno due divisioni: la 5^a e l'8^a.

Si è più sopra accennato alla pregiudiziale dell'interruzione del traffico con la Libia: date le esigenze operative del fronte egiziano e la capacità di assorbimento del porto di Tripoli, si deve escludere che possa essere interrotto, ma viene fatto di domandarsi se, riducendo la sua interruzione al breve periodo di tempo comprendente un'operazione a massa della Squadra navale, sarebbe questa massa realizzabile.

Si deve subito rispondere di no: l'impiego a massa presume il perfetto addestramento collettivo e la tempestiva dislocazione nelle basi più opportune. Per realizzare quello e questa, dato che ormai da mesi incrociatori e Ct. sono distratti dai compiti di Squadra, si ritiene occorrano almeno due settimane di preavviso sulla data di esecuzione dell'operazione.

Anche ammettendo che potesse essere tollerata un'interruzione del traffico della durata di due settimane, noi non avremmo risolto il nostro problema d'impiego che nei riguardi di operazioni di nostra iniziativa e ammettendo che nel periodo considerato si presentasse l'opportunità di eseguirla, mentre è altrettanto importante essere sempre pronti a contrastare iniziative avversarie, di cui ovviamente noi non conosceremmo la data a priori.

Tuttavia si può ritenere di poter impiegare insieme col gruppo di attacco una delle Divisioni che fanno a turno la protezione del traffico con la Libia, senz'altro preavviso che quello compreso entro i limiti di durata della sospensione di tale traffico, sempre effettuata appena si ha notizia che forze nemiche stanno dirigendo verso il Mediterraneo Centrale.

b) Forze aeree italiane

Per la cooperazione tattica con la Squadra navale è previsto, senza interrompere il traffico con la Libia, l'impiego con la dislocazione nelle basi opportune (data 15 giugno p.v.), di 8 gruppi da B.T., 1 gruppo Stuka, 3 squadriglie di siluranti, 5 gruppi da C.T.

Con preallarme di 24 ore e prevedendo la sospensione del traffico con la Libia, i gruppi da B.T. saliranno a 11 e quelli da caccia a 6.

Queste forze potranno e non potranno essere tutte disponibili al momento dell'azione: potranno esserlo, se si tratterà di un'operazione di nostra iniziativa; potrebbero non esserlo se, dovendo improvvisamente operare per contrastare un'iniziativa avversaria, una parte di esse si trovasse impegnata in altre azioni richieste dall'economia generale della guerra.

c) Forze navali e aeree nemiche

È difficile poter apprezzare esattamente la situazione delle forze inglesi nel Mediterraneo e prevedere quale potrà essere la consistenza media nei prossimi due mesi.

I recenti successi delle unità aeree e navali nelle acque di Creta hanno gravemente menomato i reparti di incrociatori e cacciatorpediniere della Squadra di Alessandria, ma poiché gli inglesi raramente precisano le loro perdite, è difficile poter affermare che i risultati da noi apprezzati siano corrispondenti alla realtà.

Convieni perciò riportare la situazione della Flotta inglese nel Mediterraneo quale era alla vigilia della battaglia di Creta e supporre che l'Inghilterra possa sostituire, buona parte se non tutte, le navi perdute con altre provenienti da altri scacchieri, e specialmente dall'Oceano Indiano.

Squadra di Alessandria

4 «Valiant»
17 Incrociatori
2 Portaerei
7 Ct.
16 Sommergibili

Squadra di Gibilterra

1 «Renown» - 1 «King George V»
5 Incrociatori
2 Portaerei
22 Ct.
12 Sommergibili

Qualche incrociatore, alcuni Ct. e sommergibili, generalmente appartenenti alla Squadra di Alessandria, sono di solito distaccati a Malta.

Quanto alle perdite, esse sono certamente molto forti tra gli incrociatori e i Ct. Pure non avendo dati sufficienti per farne una valutazione esatta, si può ritenere che gli incrociatori pronti all'impiego nel Mediterraneo orientale non potranno essere per qualche tempo più di cinque o sei, oltre ad una ventina di Ct.

Può darsi che entro giugno la consistenza degli incrociatori sia portata a 10 o 12. Ma quelle che hanno importanza sono le corazzate (delle quali due sono state, per dichiarazione inglese, di recente danneggiate) e le portaerei: le prime perché rappresentano la spina dorsale delle Squadre navali, la seconda, perché, anche ammettendone una danneggiata, portano una forza aerea, benì inferiore per numero e qualità a quella da noi prevista per l'impiego con la Squadra navale, ma col vantaggio di possedere un alto grado di addestramento alle azioni cooperanti e di poter essere con sicurezza impiegata tempestivamente sul campo di battaglia.

2°) - OBIETTIVI CONSEGUIBILI

Il nostro obiettivo difensivo fondamentale è costituito dal traffico con la Libia: esso vincola buona parte delle nostre disponibilità di naviglio leggero e sottile, e definisce la zona di mare intorno alla quale deve normalmente gravitare la nostra Squadra navale.

Quand'anche all'attuale sistema di trasporti tra l'Italia e la Libia si aggiungesse un traffico facente capo ai porti settentrionali della Tunisia, l'attuale traffico continuerebbe invariato.

Può quest'ultimo costituire un richiamo per forze inglesi così importanti da provocare l'azione di massa ricercata?

Lo si deve escludere.

Infatti, per ottenere lo scopo di rendere molto gravoso - come lo è della metà di aprile - il nostro servizio di protezione, basta agli inglesi tenere a Malta poche forze leggere e poche forze aeree e sommergibili.

Se muovendo da Alessandria volessero tentare un'offensiva in grande stile, essi vi impiegherebbero una forza nettamente superiore a quella di cui non potremmo disporre e l'intervento del nostro gruppo di attacco sarebbe subordinato all'evento di numerosi colpi fortunati preventivamente inferti dai mezzi aerei e insidiosi.

In ogni caso, dato il tempo necessario per raggiungere da Alessandria le linee di comunicazione tra la Sicilia e la Libia (non meno di 48 ore); noi non ci faremo sorprendere con trasporti in mare. L'attacco non potrebbe perciò manifestarsi che contro il porto di Tripoli, che stiamo proteggendo con un campo di mine modernamente concepito ed attuato.

Si può ritenere che per uno scopo così limitato il nostro nemico non vorrà affrontare, come non ha mai affrontato finora, rischi non indifferenti in acque così lontane dalla sua base di operazione.

Potrebbe invece avvenire che la Squadra di Gibilterra tentasse di attaccare le linee di comunicazione attestanti ai porti tunisini.

Tali attacchi darebbero occasione a nostre operazioni di contrasto, che aumenterebbero le probabilità di misurarci col nemico, per ora dipendenti soltanto da nostre iniziative contro gli obiettivi difensivi dell'avversario. Cessato quello costituito dal suo traffico tra l'Egitto e la Grecia, non rimane da considerare che il trasferimento da Gibilterra ad Alessandria e viceversa di convogli carichi di rifornimenti urgenti oppure di unità da guerra in piccoli gruppi o isolate.

E poiché l'esperienza di un anno di guerra ha insegnato l'impossibilità di agire fuori del raggio di azione della caccia terrestre, ne deriva che noi dobbiamo cercare il combattimento navale entro un raggio di circa 110 miglia dalle basi aeree nazionali, il che - riferendosi al Mediterraneo centrale - significa combattere entro i limiti del concorso aereo concesso dalle posizioni della Sicilia e della Sardegna.

Tale limite di 110 miglia va inteso nel senso che se le navi vi giungono con rotte in allontanamento cessa quasi immediatamente la protezione della caccia; se vi permangono potranno usufruirne per circa mezz'ora salvo l'avvicinamento dei reparti in volo; se sono in avvicinamento alle basi la situazione andrà ovviamente migliorando.

Per trasportare a levante la nostra attività, bisognerebbe poter sfruttare gli ancoraggi di Creta: ma il loro allestimento e la loro difesa antinavale, contraerea e antiaereosilurante (reti) richiederebbero un tempo lunghissimo. Gli stessi inglesi si sono serviti di Creta soltanto per saltuarie

soste di qualche reparto *prima che noi occupassimo la Grecia*. Evidentemente finché l'Egitto sarà nelle mani loro, noi non potremo usare le basi di Creta nel loro stato attuale di impreparazione. Ciò significa che non possiamo considerare un obiettivo possibile quello costituito dalle comunicazioni Alessandria - Tobruk o Alessandria - Cipro.

Né a noi conviene di massima cimentarsi in azioni tattiche lontane dalle nostre basi di raddobbo: potrebbe ripetersi la situazione che ha portato alla perdita del «Pola» e al danneggiamento del «Vittorio Veneto».

Potremmo concepire azioni a largo raggio verso il Mediterraneo orientale (cartina n. 3) soltanto se potessimo contare sulla cooperazione di forze aeree dislocate in Grecia e Creta e in Cirenaica: ma, a parte la considerazione già fatta circa l'esistenza di obiettivi in quelle acque (a meno di un ritorno controffensivo, poco probabile, degli inglesi contro Creta), ciò presupporrebbe la realizzazione di efficaci intese e di un soddisfacente affiatamento con forze aeree nazionali e germaniche, che dovrebbero essere dislocate lungo la fascia costiera, da Corfù fino a Creta al Nord e in Cirenaica al Sud. Il problema si presenta così imponente dal punto di vista organico logistico e addestrativo, da richiedere particolari studi complessi.

Ad ogni modo navi avariate in quelle acque, così lontane dalle basi di raddobbo nazionali, sarebbero quasi certamente perdute e pertanto tali acque non si possono ritenere proprie ad azioni navali per noi, in una situazione analoga a quella che si è determinata in occasione delle operazioni per l'occupazione di Creta, che hanno sconsigliato l'intervento delle unità maggiori della Marina.

Infine, tenendo conto dei rapporti di forze esistenti tra le Marine dell'Asse e la Marina britannica, per poter avere un successo bisognerebbe che riuscissimo a determinare situazioni tattiche tali da consentirci di infliggere al nemico danni molto superiori a quelli che potremmo subire: questa possibilità andrà ricercata entro il limite di circa 110 miglia dalle coste nazionali citate; per quanto si riferisce all'impiego coordinato del gruppo navale di attacco e delle forze aeree cooperanti, dovrà essere integrata con l'impiego in altre zone di aerei, di sommergibili, di torpediniere e MAS.

Uno speciale obiettivo, del quale non si è ancora fatto cenno data la sua speciale natura e che forma oggetto di uno studio a parte, è rappresentato dall'investimento della piazzaforte di Malta: qui se ne accenna per non trascurare nessuna possibilità operativa. Potrebbe esso costituire l'occasione per un'azione di massa in uno specchio d'acqua molto limitato contro la flotta inglese, costretta ad intervenire a grandissima distanza dalla sua base di Alessandria.

Altro speciale obiettivo, difensivo questo per noi, che non deve essere escluso dovendo presumere che il nemico voglia rifarsi in qualche

modo dello scacco di Grecia e di Creta, è costituito dall'intervento del gruppo di attacco nel caso di bombardamenti costieri: potrebbe ripetersi il bombardamento di Genova o essere tentato quello di Palermo con la squadra di Gibilterra, oppure quello di Augusta - Catania o di Taranto con la Squadra di Alessandria.

Impossibile è mettersi in condizioni di sicuro intervento in ognuna di queste ipotesi, tanto più che il nemico può a sua scelta bombardare con le navi o con i velivoli delle sue navi portaerei: scaturirà da quanto sarà detto in seguito in quali di queste ipotesi sarà più probabile l'intervento delle nostre forze navali.

Non si prende in esame il problema della protezione diretta a convogli francesi avviati in Tunisia, ma bensì quello di attacco a forze inglesi che si mostrassero in acque prossime alle rotte Francia - Tunisia, indipendentemente dallo scopo dal quale sarebbero messe.

Pertanto, anche se forze inglesi fossero spinte ad agire verso il Mediterraneo centrale per contrastare movimenti marittimi francesi, le nostre azioni offensive contro tali forze rientrerebbero nel quadro generale delle possibilità operative qui di seguito trattate.

3°) - MODALITÀ DI AZIONE

Emerge dalle precedenti considerazioni che se si accetta l'obiettivo eccezionale di Malta, non esistono per noi possibilità concrete di nostre iniziative efficaci, che sarebbero in ogni caso contrastate da forze superiori.

Emerge anche che, almeno finché la Squadra di Gibilterra non sarà rinforzata con altre grandi navi, è verso ponente che noi abbiamo maggiori probabilità di agire in condizioni accettabili di relatività navale.

A ponente ci è favorevole anche la situazione geografica, perché il sistema Sicilia - Pantelleria - Sardegna ci consente di manovrare nel campo tattico a sud-ovest e a sud della Sardegna in tutte le acque comprese tra il 7° meridiano e le coste della Sicilia senza rinunciare alla cooperazione aerea, indispensabile specie per la protezione della caccia cui le navi non possono rinunciare.

Anche a levante della Sicilia, fino a circa 100 miglia a sud est di Capo Passero è possibile operare in analoghe favorevoli condizioni di cooperazione aero-navale.

Le modalità d'intervento dell'Aeronautica dovranno obbedire alle seguenti direttive:

a) - Protezione continua per tutte le ore di luce della caccia nel cielo dei reparti navali.

b) - Ricognizione strategica preventiva, come di consueto, per la ricerca del nemico in mare, iniziata quando in base alle notizie della sua uscita da Gibilterra (notizia su cui si può fare *sicuro* affidamento) si pre-

sume che esso stia per entrare nel raggio d'azione della ricognizione marittimi seguita con velivoli da B.T. meno vulnerabili dai caccia di cui dispongono le navi portaerei.

c) - Attacchi aerei delle forze nemiche nelle fasi pretattica e post-tattica, con lo scopo di ridurre l'efficienza prima dello scontro navale e di recar loro il massimo danno dopo la cessazione del combattimento navale.

È da escludere l'intervento delle specialità aeree da bombardamento e siluranti durante il combattimento navale: l'atmosfera fumosa della battaglia e la mutevolezza della situazione esclude che dall'alto si possano distinguere con sicurezza i nemici dagli amici e che viceversa le navi non incorrano in pericolosi equivoci di riconoscimento di velivoli.

d) - Ricognizione tattica con velivoli imbarcati, a integrazione di quella in atto da parte dei ricognitori strategici.

Si deve tener presente che la possibilità e l'efficacia dell'intervento dell'arma aeronautica sono dipendenti dalle condizioni meteorologiche, tra cui è di primo piano la visibilità: prima di decidere l'impiego delle navi dovrà perciò essere sentito il parere dell'Aeronautica.

È da presumere tuttavia che nei venienti mesi estivi le condizioni meteorologiche siano normalmente favorevoli.

Le zone di possibile azione aero-navale indicano senz'altro quali debbano essere le basi di dislocazione dei reparti navali ed aerei: esse sono indicate nelle cartine n. 1 e 1 bis.

Le corazzate staranno a Napoli, gli incrociatori a Messina: le due basi sono press'a poco equidistanti dalla zona a sud della Sardegna e la riunione in mare delle due Divisioni, già effettuata in altre occasioni, si presenta facile.

Per operare ad est della Sicilia, la stessa dislocazione è altrettanto ottima: gli incrociatori lasceranno il porto quando stanno per giungere nello Stretto le corazzate provenienti da Napoli. Inoltre gli incrociatori da Messina hanno possibilità di impiego indipendente per rapidi interventi contro minori reparti o piroscafi, che fosse possibile sorprendere a levante di Malta.

I reparti aerei saranno dislocati negli aeroporti più prossimi alle zone di mare previste: si deve tuttavia notare che mentre a sud della Sardegna potranno intervenire anche i velivoli da B.T. dislocati in Sicilia, non altrettanto potranno fare a levante della Sicilia quelli dislocati in Sardegna, a meno che non sia stato possibile trasferirveli temporaneamente nell'imminenza dell'impiego.

Saranno inoltre, per quanto possibile, tenuti pronti all'impiego a Cagliari, Trapani, Augusta rispettivamente quattro, due, due sommergibili. Saranno impiegati a sudovest della Sardegna, a ponente della Sicilia e

sulle rotte che adducono a Malta.

Le due Squadriglie Mas della Sicilia si manterranno a Porto Empedocle, con tempestivo spostamento (effettuabile in poche ore) a Pantelleria.

Poiché in coincidenza con le operazioni in questione sarà come sempre sospeso il traffico con la Libia è prevedibile di poter utilizzare per agguati notturni tra il meridiano di Biserta e quello di Trapani (escluse le zone minate) le siluranti che risultassero disponibili nei porti della Sicilia occidentale e normalmente adibite al servizio di scorta dei convogli. Gli agguati si effettueranno nelle acque che unità nemiche dovranno attraversare, se vorranno transitare in un senso o nell'altro attraverso il Canale di Sicilia.

Ciò premesso, l'intervento verso ponente si potrà svolgere in base al seguente concetto d'azione (cartina n. 2) che si illustra a titolo di esemplificazione:

che si tratti di proteggere un trasporto diretto da Gibilterra ad Alessandria o viceversa, la Squadra di Gibilterra prenderà il mare ad un certo momento per scortarlo fino circa all'altezza della Galite o per attenderlo nello stesso punto.

L'esperienza ha dimostrato che gli inglesi regolano la loro marcia in modo da passare di notte nelle acque tra Capo Bon e Pantelleria: il che significa che un convoglio marciante a 15 nodi e che voglia trovarsi a sud di Pantelleria h. 4 del mattino del giorno X deve partire da Gibilterra alle h. 16 del X - 3 se marcia a 15 nodi e alle h. 2 del X - 2 se marcia a 18 nodi. Nei mesi estivi, data la brevità delle notti, convogli con velocità minore di 15 nodi avrebbero troppe scarse probabilità di transitare senza gravissimi rischi attraverso la zona più battuta e insidiata.

Nel caso di 15 nodi il convoglio si troverebbe sul meridiano di Sant'Antioco alle h. 13 del X - 1, e vi si troverebbe alle h. 18 dello stesso giorno se marciasse a 18 nodi.

La forza navale di protezione del convoglio marcerà con ogni probabilità a nord-est di esso e pertanto l'incontro col nostro gruppo di attacco potrebbe iniziarsi in ogni caso nelle prime ore del pomeriggio a sud della Sardegna.

È quindi logico stabilire che alle h. 12 del giorno X - 1 il gruppo di attacco si trovi 30 miglia a sud di Capo Carbonara, salvo varianti da ordine in base alle precisazioni della ricognizione aerea spinta fino al 4° meridiano almeno.

Queste potranno aversi nelle prime ore del mattino del giorno X - 1, perché le forze nemiche si troverebbero entro il raggio della nostra ricognizione fin dalle prime luci dell'alba in ogni caso.

E poiché il punto 30 miglia a sud di Capo Carbonara dista 270 miglia da Napoli e 305 da Messina, le corazzate dovranno partire a 18 nodi alle

h. 21 del X - 2; gli incrociatori lasceranno Messina in tempo utile per riunirsi con le corazzate all'alba del X - 1 nel punto del Basso Tirreno prescelto dall'Ammiraglio Comandante in Capo.

Se le unità saranno pronte in sei ore dall'ordine, è necessario praticamente avere notizia dell'uscita del nemico da Gibilterra non oltre le ore 12 del giorno X - 2, sul che si può fare assegnamento sia che il nemico sia partito a 18 nodi alle h. 12 del X - 2 sia, e a maggior ragione, che sia partito a 15 nodi alle h. 16 del X - 3.

Il giorno X - 2 usciranno anche i sommergibili per raggiungere all'alba del X - 1 le rispettive zone di agguato. Torpediniere e Mas si disloceranno nelle zone di agguato nella notte tra X - 1 e X, e per l'impiego di queste siluranti c'è un margine di tempo di oltre 24 ore per deciderne le modalità.

Le ore indicate hanno ovviamente carattere di orientamento, ma se come sempre è avvenuto - si avrà l'indicazione dell'ora esatta della partenza del nemico da Gibilterra, la cinematica del sistema nel campo strategico sarà opportunamente regolata.

La partenza della forza navale da Gibilterra a 18 nodi dovrebbe avvenire alle h. 2 del X - 2, se sua intenzione fosse quella di dirigere verso l'Alto Tirreno e trovarsi davanti a Genova alle h. 5 del X.

In questo caso essa taglierebbe il 5° meridiano a sudest di Minorca tra le h. 8 e le h. 9 del X - 1 e se le nostre corazzate fossero pronte a muovere in tre ore potrebbero prendere il mare circa alle h. 14 trovandosi alle h. 5 del giorno X a nord dell'Asinara (18 nodi) o a ponente di Aiaccio (20 nodi), raggiunte dagli incrociatori partenti rispettivamente a 24 o 26 nodi da Messina.

Si deduce che, se insieme con le forze navali nemiche uscirà da Gibilterra un convoglio l'approntamento in 6 ore sarà sufficiente, ma se uscissero le sole forze navali e non si avesse nessuna indicazione per determinare l'obiettivo dell'uscita (ad esempio, uscita contemporanea di forze con un convoglio da Alessandria), converrebbe ordinare subito l'approntamento in tre ore per le corazzate e in un'ora per gli incrociatori (diminuzione della velocità di traversata a 21-22 nodi, se dovessero dirigere per la zona a nord ovest della Sardegna).

È chiaro che la sicurezza della manovra nel campo strategico riposa sull'efficienza della ricognizione aerea eseguita fin dalle prime luci del giorno X - 1, qualunque sia la direttrice di marcia del nemico.

Quanto allo studio di approntamento per l'azione dei reparti aerei si devono osservare le seguenti norme relative alle varie specialità:

a) - Ricognizione strategica:

È sempre in condizioni di poter raggiungere il 4° meridiano in tempo utile, perché la segnalazione dell'uscita delle navi da Gibilterra avvenga con quella tempestività su cui è stato detto si può fare normalmen-

te sicuro affidamento;

b) - Bombardamento e siluranti:

Devono essere pronti all'azione su segnalazione di scoperta delle ricognizioni. I reparti saranno tenuti su allarme dall'ora di partenza della ricognizione strategica;

c) - Caccia terrestre:

Dev'essere pronta su allarme per intervenire a richiesta delle unità navali (a meno che non ne sia già previsto l'intervento ad appuntamento orario prestabilito); e per difesa delle basi navali ed aeree. Inoltre dovrà fornire la scorta ai reparti di bombardieri e siluranti.

L'azione a levante della Sicilia non è a priori prevedibile contro la Squadra di Alessandria, perché troppo grande è a nostro svantaggio lo squilibrio delle forze. Si può prevedere soltanto nel caso di uscita parziale delle forze nemiche da levante, oppure per tentare qualche colpo contro unità che, per ragioni meteorologiche o per mancata tempestività delle informazioni da Gibilterra, non fosse stato possibile intercettare a sud della Sardegna e fossero passate (non senza menomazioni dovute agli aerei e ai mezzi insidiosi) attraverso il canale di Sicilia proseguendo oltre Malta.

Il punto 60 miglia a sud-est di Capo Passero dista 310 miglia da Napoli ed è quindi raggiungibile a 18 nodi in circa 17 ore: vi è quindi tutto il tempo di decidere con calma in base alla situazione che si sarà venuta determinando nel Mediterraneo occidentale e centrale.

4°) - MODALITÀ DI PREPARAZIONE

Due argomenti meritano speciale rilievo:

- l'affiatamento raggiungibile tra gruppo navale e reparti aerei;
- l'armamento antinavi degli aerei.

Su entrambi converge da tempo l'attenzione del Comando delle forze operanti; molti provvedimenti operativi e tecnici sono stati studiati e attuati. Ma è necessario intensificare e perfezionare quello che è stato fatto e che la continua attività bellica ha già consentito di affinare.

L'affiatamento dipende da:

- stabilità degli uomini destinati ai reparti d'impiego, navali ed aerei;
- rapidità e praticità delle norme regolanti i collegamenti reciproci tra navi ed aerei;
- frequenza delle esercitazioni, aventi scopo di acquistare l'abitudine a «parlare la stessa lingua» e a riconoscersi reciprocamente a vista o a mezzo di particolari segnali (ciò ha speciale importanza per il riconoscimento delle navi da parte degli aerei).

La stabilità esigerebbe che, per quanto è possibile, i reparti aerei de-

signati fossero sempre gli stessi e che, almeno gli avvicendamenti fossero graduati così da far penetrare facilmente nei nuovi arrivati l'esperienza acquisita dai vecchi. Per i reparti navali essi sono definiti senza possibilità di mutamenti.

Quanto ai collegamenti, si reputa necessario rendere semplici e rapide, il più possibile, le trasmissioni delle navi in mare ai Comandi dell'Aeronautica interessati, rivolte a tenerli bene al corrente della loro posizione e quelle intese ad assicurare la prontezza d'intervento dei reparti aerei delle varie specialità o la cessazione del loro intervento nell'imminenza del contatto tattico - balistico tra navi.

Sulla rapidità e sicurezza dei collegamenti riposa, come è ben noto, la collaborazione aeronavale.

Ad ogni modo, in sede addestrativa, si potranno avere utili indicazioni sugli ulteriori perfezionamenti da introdurre nelle attuali norme concernenti i collegamenti.

Le esercitazioni saranno intensificate al massimo grado con modalità di dettaglio che saranno studiate di comune accordo dai due Stati Maggiori interessati e attuate dai Comandi navali ed aerei designati.

A questo proposito è stata esaminata la convenienza di creare un Comando unico delle forze aeree, previste dal presente studio per la cooperazione con le navi, e costituenti le due Grandi Unità aeree dislocate in Sardegna e in Sicilia. Mentre dal punto di vista teorico questo concetto può apparire vantaggioso per assicurare l'unità di indirizzo nella preparazione o nell'impiego dei mezzi, molte ragioni di carattere pratico lo sconsigliano. Ad esempio:

- ubicazione della sede di tale Comando che, non potendo essere né in Sicilia né in Sardegna per impossibilità di comunicazioni telefoniche o telescriventi dirette, e che richiederebbe quindi la trasmissione di messaggi in cifra, dovrebbe essere necessariamente presso Superaereo;

- una tale obbligata soluzione non consentirebbe di raggiungere lo scopo, di indubbia efficacia, di fare cioè coesistere nella stessa sede il comando del gruppo navale di attacco e il progettato comando unico aereo;

- questo Comando, organicamente non previsto dalla costituzione dell'Aeronautica, finirebbe per costituire in pratica in fase d'impiego un elemento ritardatore della rapidità dei collegamenti, di cui si riconosce l'estrema importanza; mentre in sede di preparazione le attribuzioni che gli sarebbero affidate rientrano nella stretta competenza di Superaereo e di Supermarina che possiedono allo scopo gli organi adatti. Attribuzioni vertenti su problemi che non potrebbero considerarsi di interesse limitate alle aliquote delle forze aeree e navali specialmente destinate a operare nelle situazioni previste dal presente studio.

Se mai potrebbe riconoscersi la necessità di designare in seno a Superaereo un Ufficiale Generale particolarmente incaricato di studiare e seguire gli sviluppi della preparazione e dell'addestramento.

Quanto all'armamento antinavi degli aerei, ogni sforzo deve essere fatto per migliorare nel più breve tempo possibile il calibro e le qualità distruttiva delle bombe destinate a colpire il bersaglio costituito dai ponti resistenti delle navi.

5°) - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Da questo studio emerge che il concetto dell'impiego a massa è attuato attraverso la coordinazione operativa dei mezzi disponibili secondo le loro particolari caratteristiche e che noi, disponendo di forze navali inferiori, non abbiamo possibilità di provocare il nemico all'azione in condizioni di superiorità locale, perché esso si opporranno ovviamente alle nostre iniziative inviando in mare reparti superiori a quelli da noi impiegati.

D'altra parte il vincolo rappresentato dalla necessità d'intervento continuo dell'aviazione da caccia sul cielo delle navi limita lo spazio a quello, in cui a noi non si offre che l'obiettivo di contrastare iniziative nemiche verso il Mediterraneo centrale, particolarmente tentate dalla squadra di Gibilterra.

Si osserva tuttavia che contro la squadra di Alessandria un contributo alle operazioni sarebbe portato, qualora essa prendesse il mare, dai sommergibili normalmente dislocati sulle sue direttrici di marcia e dalle forze aeree dell'Egeo e della Cirenaica. Se i loro attacchi avessero successo, si potrebbero determinare situazioni favorevoli all'impiego del gruppo di attacco contro tale Squadra che risulterebbe minorata in partenza, a meno che essa non rientrasse alla base.

È ovvio inoltre che la più favorevole condizione d'impiego delle unità navali entro un determinato ciclo operativo si determinerebbe se fossero messe fuori causa le navi portaerei appoggianti le forze navali nemiche: in tal caso non saremmo più strettamente vincolati all'impiego delle forze navali entro il limite di 110 miglia dalle nostre basi aeree, pur tenendo conto dell'offesa aerea che potrebbe provenire dagli aeroporti dell'Egitto e della Palestina.

COMANDO SUPREMO
IL DUCE

N. 40035/Op.
Segreto - Riservato personale

14 Giugno 1941-XIX

OGGETTO: *Azione aero-navale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo.*

AL CAPO DI S.M. R. MARINA
AL CAPO DI S.M. R. AERONAUTICA
e, per conoscenza:
AL CAPO DI S.M. R. ESERCITO

Con il prossimo rientro in Squadra della R. Nave «VITTORIO VENETO», con la possibilità di disporre dei reparti aerei già destinati a combattere in Grecia, e tenuto presente il programma degli aerosiluranti in corso di esecuzione, è possibile preparare in concreto l'azione aero-navale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo, che gli S.M. della R. Marina e della R. Aeronautica hanno insieme studiate giuste le disposizioni di questo Comando Supremo (f. n. 9740/Op. del 25 maggio).

Per attuare un efficace e tempestivo intervento contro le forze navali nemiche si rende necessario realizzare uno schieramento che consenta di *agire con la massa delle forze navali ed aeree contro aliquote della flotta inglese in zone ove sia assicurata la protezione aerea, secondo lo studio di cui sopra:*

DISPONGO

1) l'azione sarà predisposta nella zona compresa: ad occidente fra il 7° meridiano e la Sicilia; ad oriente sino ai limiti di autonomia della caccia (110 mg. da Capo Passero);

2) la dislocazione delle unità navali dovrà essere tale da consentire la riunione tempestiva delle forze in mare;

3) lo schieramento dei reparti aerei, utilizzando al massimo le basi insulari, dovrà permettere di gravitare con il maggior numero di Reparti siluranti e da bombardamento sia ad oriente che ad occidente del Canale di Sicilia e dovrà garantire una efficace protezione aerea della nostra caccia alle unità navali;

4) la dislocazione delle unità navali e lo schieramento dei reparti aerei dovrà però sempre consentire lo svolgimento della normale attività bel-

lica;

5) per l'azione, dovrà essere assicurato l'intervento del maggior numero possibile di aero-siluranti; si dovranno quindi approntare varie basi provviste di quanto è necessario per spostare e riunire rapidamente gli aerosiluranti a seconda della zona dove può essere conveniente la loro azione.

6) I Capi di S.M. della Marina e dell'Aeronautica provvedano all'urgente approntamento delle basi, allo schieramento delle forze, ai collegamenti necessari, e prendano diretti accordi per iniziare al più presto l'addestramento dei reparti destinati a partecipare all'azione. Di tutto tengano costantemente informato questo Comando Supremo.

Con studi e con esercitazioni siano perfezionati e resi quanto più rapidi possibili i collegamenti aero-navali.

7) Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica designerà un suo Ufficiale Generale incaricato di collaborare con l'ufficiale generale predetto per tutto quanto concerne le predisposizioni relative alla cooperazione aero-navale che forma oggetto del presente ordine.

8) In base allo studio operativo già compiuto e in vostro possesso saranno compilati dai due Stati Maggiori i conseguenti piani esecutivi, che dovranno entrare automaticamente in azione con un ordine esecutivo.

F/lo MUSSOLINI

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/11453

P.M. Ae. 10, 20 Giugno 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Azione aero-navale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo.*

AL COMANDO SUPREMO

Riferimento al foglio 40035/Op in data 14 giugno u.s.

Sarà data attuazione, il più possibile rapida ed integrale, alle disposizioni contenute nei paragg. dal 1° al 6° e riguardanti la R. Aeronautica.

È stato dato incarico al Generale di D.A. Umberto CAPPA, Comandante la IIIa Z.A.T., di coordinare la preparazione delle forze aeree e di definire il piano operativo in tutti gli elementi che ne rendano immediata l'applicazione, non appena si presentino le previste condizioni favorevoli.

Tale piano sarà rimesso a codesto Comando Supremo, come richiesto nel foglio a riferimento.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
IL DUCE

N° 504105/Op.

17 Agosto 1941-XIX

Segreto - Riservato alla persona

OGGETTO: *Azione aeronavale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo.*

AL CAPO DI S.M. DELLA R. MARINA

AL CAPO DI S.M. DELLA R. AERONAUTICA

1°) Ho esaminato i piani operativi compilati dagli Stati Maggiori della Marina e della Aeronautica per l'azione aeronavale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo. Ritengo che essi rispondano appieno agli scopi da me additati.

2°) E necessario accelerare i tempi della preparazione. Pertanto vi invito a dare il massimo impulso ai seguenti provvedimenti, già in corso di attuazione:

a) messa a punto definitiva dei collegamenti aeronavali, che stanno alla base della collaborazione operativa.

b) esecuzione di esercitazioni con aerei in volo e navi in moto, profittando particolarmente — per economia di combustibile — di ogni occasione di cui reparti navali si trovino in mare per trasferimento o, comunque, in zona dove si possa escludere l'intervento di forze nemiche.

c) adeguamento delle basi alle necessità operative. In particolare la Sicilia e la Sardegna devono essere poste in grado, ciascuna, di accogliere nella sua totalità la massa aerea indicata a pagina 6 dello studio in data 30 maggio c.a. eseguito per ordine di questo Comando Supremo.

Qualora ciò non risultasse rapidamente attuabile, il Capo di S.M. dell'Aeronautica indicherà al Comando Supremo quale massimo numero di reparti potrebbe essere dislocato nell'una o nell'altra delle due isole.

Il Capo di S.M. della Marina intensifichi il concorso al potenziamento della difesa c.a. di Napoli, già in atto, così da rendere accettabile il rischio di tenervi le corazzate, e contempli il caso che anche La Maddalena possa servire di punto di appoggio occasionale per importanti aliquote delle forze navali.

In ogni base dovranno essere concentrate tutte le riserve di combustibili, armi e munizioni necessarie per assicurare la continuità di azione dei reparti appoggiati a ciascuna base.

Sia tenuto conto che speciale importanza dev'essere attribuita alle necessità logistiche e tecniche degli aerei siluranti. Finchè la provvista di siluri aerei non sarà sensibilmente accresciuta è necessario prevedere il rapido spostamento delle modeste disponibilità.

3°) Poichè è molto aumentata, da quando è stato compilato lo studio, la possibilità che si possa agire nel Mediterraneo orientale, analoghi provvedimenti siano attuati per quanto concerne le posizioni strategiche offerte dalla Cirenaica e dalle isole dell'Egeo, tra cui principalissima Creta, previ accordi che il Comando Supremo potrà prendere con le autorità germaniche interessate.

Bisogna tenersi pronti a operare anche in quelle acque, secondo le direttive che scaturiscono dallo studio stesso.

4°) Nel campo addestrativo, l'Aeronautica curi in modo particolare l'impiego degli aerosiluranti a masse (ondate successive di attacchi simultanei di una intera squadriglia). L'addestramento della ricognizione assume, nel quadro qui considerato, una importanza di primissimo ordine che merita di essere segnalata .

5°) Dei progressi realizzati, sia nel campo addestrativo sia in quello logistico, i due Capi di Stato Maggiore in indirizzo tengano al corrente il Comando Supremo, così che questo possa sempre valutare l'entità delle azioni di contrasto ad iniziative nemiche che siano da ordinare.

F/lo MUSSOLINI

COMANDO SUPREMO
1° Reparto

Prot. N. 50411/Op.
Segreto

18 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: *Esercitazioni di aero-siluranti contro forze navali in navigazione.*

A SUPERMARINA
A SUPERAEREO

In relazione alle direttive del DUCE ed in previsione dell'impiego a massa della sempre crescente forza aerea «siluranti», questo Comando Supremo dispone che siano effettuate esercitazioni d'insieme fra aliquote di aero-siluranti e unità della R. Marina, approfittando di eventuali spostamenti che le dette unità fossero chiamate ad eseguire, in particolare del previsto trasferimento della squadra da Taranto a Napoli (eventualmente anche del movimento dei convogli).

Dovranno in particolare essere svolte:

1°) esercitazioni di collegamento con le navi da parte degli aerei in ricognizione, come nel caso reale di velivolo di Armera che effettuò esplorazioni per le nostre FF.NN. in navigazione;

2°) esercitazioni di attacco aero-siluranti (nel massimo numero possibile) a seguito del segnale di scoperta della ricognizione.

SCOPI DELLE ESERCITAZIONI

Per gli aerei:

a) determinare quali sono le possibilità di sorpresa per una Squadriglia che effettui l'attacco contemporaneamente con tutti i suoi apparecchi;

b) stabilire quali sono i più convenienti settori di attacco ad una grande unità navale convenientemente scortata da C.T. e definire se le due pattuglie di siluranti devono agire contemporaneamente con leggera successione;

c) determinare con esattezza quale è la più conveniente manovra di avvicinamento all'obiettivo e di attacco onde condurre a termine l'azione nel minor tempo e con maggiori possibilità;

d) altri scopi che Superaereo crederà di assegnare.

Per le navi:

a) raccogliere elementi sugli avvistamenti dei velivoli che attaccano in formazione di intere squadriglie (5-6 apparecchi);

b) determinare quale sia la minima scorta di C.T. necessaria alla protezione di una grande unità e la più conveniente manovra di essa;

c) raccogliere i dati relativi al tiro c.a. durante tutte le fasi dell'attacco;

d) rilevare i dati di posizione degli aerei all'istante del lancio (simulato a mezzo di fumata);

e) sperimentare l'efficienza delle manovre difensive delle navi;

f) altri scopi che Supermarina crederà di assegnare.

Gli attacchi dovranno essere effettuati, come nel caso reale, nelle condizioni di luce più favorevoli (crepuscolo) ma anche in pieno giorno dovendosi prevedere, sia pure eccezionalmente, azioni di forza.

Gli Stati Maggiori in indirizzo sono pregati di comunicare a questo Comando:

a) gli ordini che impartiranno per le esercitazioni in parola;

b) le deduzioni che ciascun Comando avrà tratto dalle medesime, in relazione agli scopi qui assegnati.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Cavallero

COMANDO SUPREMO
1° Reparto
Ufficio Operazioni - Sez. Aeronautica

Prot. N. 50420/Op.
Segreto

19 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: *Azione a massa aeronavale contro la flotta inglese.*

AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA
AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA AERONAUTICA

Nella presente fase organizzativa e addestrativa dell'azione a massa aeronavale contro la flotta inglese, intesa ad aumentare le disponibilità, preparare i mezzi e perfezionare la cooperazione aeronavale, al fine di tenersi pronti ad attuarla entro il minor tempo possibile, sembra utile che vengano effettuati sopralluoghi allo scopo di rendersi conto, con una visione panoramica delle condizioni generali degli scacchieri operativi.

Esprimo il desiderio che l'incarico di tale ricognizione venga affidato all'Ammiraglio di Divisione FIORAVANZO e al generale di Divisione aerea CAPPA, i quali, per lo studio accurato e la conoscenza profonda dell'argomento, hanno particolari requisiti all'espletamento del compito.

Essi dovranno al più presto compiere insieme la missione, dopo che ciascuno di essi avrà preso ordini dal rispettivo Capo di Stato Maggiore, estendendola a tutte le basi navali ed aeree della Sardegna e della Sicilia, che dovranno essere interessate all'eventuale azione.

Gradirò ricevere l'Ammiraglio FIORAVANZO e il generale CAPPA prima della loro partenza e dopo il loro ritorno.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

SUPERAEREO
Divisione Operazioni

Prot. N. IB/15010
Segreto

21 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: *Direttive per l'impiego delle forze aeree nelle azioni aeronavali contro forze navali inglesi in Mediterraneo.*

AL COMANDO 1 ^a SQUADRA AEREA	copia	N°	2
AL COMANDO 3 ^a SQUADRA AEREA	"	"	3
AL COMANDO 5 ^a SQUADRA AEREA	"	"	4
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA	"	"	5
AL COMANDO AERONAUTICA SARDEGNA	"	"	6
AL COMANDO AERONAUTICA EGEO	"	"	7
e, per conoscenza:			
AL COMANDO SUPREMO	copia	N°	8
A SUPERMARINA	"	"	9
AL COMANDO SUPERIORE FFAA. EGEO	"	"	10
AL COMANDO 2 ^a SQUADRA AEREA	"	"	11
AL COMANDO 4 ^a SQUADRA AEREA	"	"	12
AL COMANDO AERONAUTICA ALBANIA	"	"	13

SCOPO E CARATTERE GENERALE DELLE OPERAZIONI

Le presenti direttive mirano ad ottenere un efficace e tempestivo intervento con la massa delle forze aeree in cooperazione con quelle navali contro aliquote della flotta inglese in navigazione in Mediterraneo, allo scopo di infliggere loro i massimi danni.

La sicurezza delle manovre nel campo strategico dei mezzi offensivi nazionali è fondata sulla tempestiva comunicazione dell'uscita delle forze nemiche da Gibilterra (su ciò si può fare sicuro affidamento) e da Alessandria, e sulle possibilità di avere al più presto mediante le ricognizioni aeree elementi sufficienti a stabilire lo scopo che l'avversario si prefigge di raggiungere.

Gli elementi informativi così raccolti permetteranno di precisare l'inizio delle operazioni e gli schieramenti più opportuni da attuare.

Trattasi, pertanto, di operazioni compiute non di nostra iniziativa, ma in dipendenza di movimenti delle forze nemiche.

Come è chiaramente indicato nello studio fatto dalla Marina relativo

alla medesima operazione, e di cui si allega uno stralcio (allegato A), le ipotesi sui movimenti del nemico derivano dagli scopi che egli vuol raggiungere e che la esperienza di un anno di guerra può ormai far ritenere come più probabili.

Le forze nemiche possono aver preso il mare essenzialmente per i seguenti compiti:

- proteggere convogli
- agire contro obiettivi costieri
- trasferire reparti aerei e navali dall'uno all'altro bacino del Mediterraneo
- agire contro il traffico marittimo nostro ed alleato.

Nel presente studio viene detto giorno X quello nel quale il nemico, uscito da Gibilterra, intende effettuare il transito nel Canale di Sicilia o agire contro obiettivi marittimi o costieri nel Mediterraneo occidentale; viene chiamato giorno Y quello in cui il nemico, uscito da Alessandria verso ovest, si troverà a 60 miglia a levante di C. Murro di Porco.

Mentre la Marina ha dovuto dare dettagliate disposizioni per ogni caso per le relative difficoltà di spostamenti dei suoi mezzi, l'Aeronautica si può adattare alle varie ipotesi sopradette senza bisogno di doverne stabilire i particolari per ognuna di esse. Infatti data la capacità di spostamento degli aerei, basta stabilirne le direttive d'impiego perchè essi possano svolgere i loro compiti in ogni teatro di operazione con la sola limitazione imposta dall'auto nomia.

II — SITUAZIONE DELLE FORZE

A) *Forze nazionali assegnate per le operazioni.*

a) Forze navali (quelle indicate nello studio compilato dalla Marina);

b) Forze aeree:

quelle dislocate, all'atto delle operazioni, nei vari aeroporti della Sicilia, Sardegna, Libia, Egeo ed eventualmente nel territorio della 1^a e della 3^a Squadra.

A seconda delle ipotesi che si potranno verificare saranno assunti schieramenti differenti, concentrando dove è più necessario e dove è possibile i reparti destinati all'azione.

B) *Forze nemiche probabili.*

L'entità delle forze navali non è precisabile a priori. Essa potrà variare da un massimo rappresentato da tutta la Squadra di Alessandria e di Gibilterra ad un minimo rappresentato da unità che tentino di transitare per il canale di Sicilia oppure che abbiano lo scopo di rifornire Malta.

L'entità delle forze aeree dipende dal numero e dal tipo delle navi portaerei e dalle unità che possono eventualmente intervenire nella zona delle operazioni partendo da basi aeree nemiche (Malta — costa Cirenaica).

III — DIRETTIVE GENERALI

Il complesso delle forze aeree deve attaccare, diminuire l'efficienza ed affondare il massimo numero di navi avversarie prima del contatto tattico con le nostre forze navali, proteggere queste dalle azioni aeree nemiche, insistere negli attacchi dopo il contatto tattico.

È escluso l'intervento degli aerei nazionali contro le navi nemiche durante il combattimento navale.

IV — COMPITI

L'impiego dei mezzi aerei sarà caratterizzato dalle seguenti fasi:

a) avvistare e riconoscere alla maggior distanza possibile la formazione navale avversaria, in modo da poterne interpretare i movimenti e stabilire tempestivamente lo scopo delle sue azioni;

b) attaccare le navi nemiche con la massa degli aerei siluranti, con i bombardieri in quota e con quelli in picchiata. Tali azioni, quando vi è la presenza della nave portaerei, debbono essere svolte *normalmente* con la protezione degli aerei da caccia;

c) assicurare con gli aerei da caccia la scorta delle forze navali nazionali. Ciò fino a quando si riterrà necessario ed opportuno come detto in seguito nelle direttive particolari.

V — DIRETTIVE PARTICOLARI PER L'IMPIEGO

Qui di seguito vengono indicate quelle particolari modalità che si adattano al caso particolare e completano quelle già in atto per varie specialità.

Le azioni già così brillantemente compiute dalle Aeronautiche della Sardegna, della Sicilia e dell'Egeo, specialmente nei giorni 9 gennaio, 9 maggio e 23-25 luglio, hanno dimostrato una completa competenza professionale, un'ottima organizzazione operativa ed un perfetto funzionamento di Reparti e Comandi.

Rimane di massima confermato l'ordine, già dato, che in presenza delle navi portaerei o in vicinanza di basi aeree nemiche non si debbano compiere attacchi aerei senza la scorta dei caccia. Quando eccezionali ragioni di interesse bellico lo consiglino o lo impongano, dovrà essere sempre Superaereo a dare disposizioni per derogare da detto ordine. In

tale caso dovranno essere sempre sfruttati elementi favorevoli (alba — tramonto — foschia — nuvole).

I Comandi di Aeronautica stabiliranno di massima la ripartizione degli obiettivi in base ai concetti ed alle direttive già emanate (colpire per primi piroscafi quindi la nave porterei e le unità maggiori); soltanto se risulti in modo sicuro che i piroscafi siano carichi allora si dà la precedenza alle navi da guerra.

Nel caso in esame di sicuro impiego coordinato di forze navali ed aeree l'obiettivo principale di entrambe le Forze Armate dev'essere considerata la flotta nemica, anche quando questa scorti un convoglio. Messa fuori causa la Flotta il convoglio, se c'è, diventa una facile preda anche per le navi.

In genere gli attacchi saranno svolti da tutte le forze disponibili ad eccezione di una aliquota pari ad un quarto delle forze, da tenere pronta per eventuali imprevisti. Data la limitazione, per la presenza di aerei nemici da caccia imposta dalla necessità della scorta degli aerei da caccia nazionali gli attacchi delle nostre forze aeree contro le unità navali nemiche avverranno entro i limiti del raggio di azione della caccia. E cioè, la Sardegna agirà normalmente nella zona compresa fra il 7° e 1°11' meridiano, la Sicilia fra il 10° e il 17°, la Libia fra il 10° e il 27° meridiano ed il 34° parallelo, l'Egeo fra il 25° e il 30° meridiano e il 34° parallelo.

Naturalmente vi saranno delle eccezioni come detto più sopra qualora lo consigli la situazione oppure si possano sfruttare basi della Tunisia, delle Baleari e della Grecia in modo da aumentare sensibilmente il raggio di azione degli aerei da caccia. Tali eccezioni saranno di volta in volta fissate da Superaereo il quale stabilirà anche il coordinamento delle azioni dei Comandi di Aeronautica qualora queste dovessero interferire nella stessa zona.

Nella ipotesi poi già indicata, che il nemico venga ad attaccare obiettivi costieri dell'alta Italia, dovrà prevedersi l'impiego di Reparti della 1^a e 3^a Squadra che si atterranno alle direttive qui indicate.

Onde ottenere una sempre maggiore sicurezza e rendimento dell'impiego delle forze aeree contro formazioni navali, sarà inoltre opportuno che i Comandi sfruttino ogni occasione per compiere ed intensificare esercitazioni di attacco contro navi in navigazione.

a) Ricognizione

A partire dal giorno X-2 o Y-2, dovranno essere assicurate le ricognizioni notturne e diurne, e queste anche fotografiche, con lo scopo di:

— riconoscere la costituzione della formazione navale nemica precisando in special modo il numero delle navi portaerei;

— seguire i movimenti del nemico, in modo da conoscere tempestivamente le sue intenzioni.

Quando le formazioni navali avversarie sono vicine ai limiti delle zone di azione più sopra specificatamente, i ricognitori dovranno cercare di permanere il più a lungo possibile nelle loro vicinanze per agevolare i compiti alle nostre formazioni di attacco (funzionare da radiofaro, comunicare i dati sulle condizioni atmosferiche, il risultato degli attacchi, l'esatta posizione e consistenza del nemico, ecc.).

Le zone in cui si debbono svolgere le ricognizioni saranno precisate di volta in volta in relazione all'apprezzamento della situazione. Gli ordini per la ricognizione vengono dati d'accordo fra i due Stati Maggiori impiegando i mezzi a disposizione di Marina e di Armata a secondo la convenienza e le possibilità.

b) *Aerosiluranti*

Agli aerosiluranti viene affidato il maggior compito offensivo, il quale dovrà effettuarsi con la massa degli aerei concentrata preventivamente nelle località prestabilite.

L'azione deve essere normalmente svolta in concomitanza a quella dei bombardieri in quota, replicata il più possibile e di massima nel raggio d'azione dei nostri caccia.

In casi particolari, e qualora si possano avverare alcune speciali situazioni tattiche e condizioni meteorologiche, gli aerosiluranti opereranno anche senza scorta ed anche isolatamente specialmente contro unità in avaria per precedenti danneggiamenti.

c) *Bombardamento*

Non è indispensabile che l'aliquota da bombardamento in quota partecipante all'operazione sia numerosa. La sua azione deve essere essenzialmente considerata concomitante a quella dei siluranti col compito principale di attrarre una parte del tiro contraereo alleggerendo la reazione nemica contro quelli e facilitandone l'attacco di sorpresa.

Il bombardamento in picchiata eseguirà le sue azioni con la massima quantità di forze, sia contro le navi da guerra sia su quelle da carico, a seconda la situazione contingente lo faccia ritenere opportuno aderendo alle direttive già in atto al riguardo.

Per la scorta al bombardamento valgono le disposizioni date per i siluranti.

d) *Caccia*

Gli aerei da caccia debbono assicurare la scorta alle nostre formazioni aeree e navali.

La protezione della forza navale verrà fatta entro un raggio di 110 miglia dalle basi di partenza della caccia e nelle zone in cui è prevedibile possa verificarsi l'attacco di aerosiluranti avversari: 170 miglia dalle basi aeree nemiche (Malta) o dalla nave portaerei. Tale protezione dovrà es-

sere eseguita mantenendo in permanenza sei apparecchi sul cielo della formazione navale nazionale. Tale aliquota è abbastanza elevata specie per quanto riguarda il numero degli aerei necessari in linea, perciò è opportuno ridurre nel tempo la scorta delle navi allo stretto necessario, come già sopra detto, ed all'uopo occorreranno non meno di 80 aerei. A questi bisogna aggiungere quelli per la scorta degli aerei di attacco e per la difesa delle basi aeree interessate nello schieramento per l'azione.

La scorta agli aerei d'attacco dovrà essere adeguata al probabile numero degli aerei da caccia nemici ed in ogni modo dovrà essere commisurata al numero degli aerei attaccanti e dovrà comprendere una aliquota per scorta indiretta ed una altra per scorta diretta agli aerosiluranti.

La caccia sarà sempre schierata nei campi più vicini alla zona in cui si prevede dovranno trovarsi le formazioni nemiche, in modo da consentire la massima utilizzazione della autonomia degli apparecchi. In casi eccezionali, come già detto ed in seguito ad ordine di Superaereo, onde aumentare il raggio d'azione degli aerei, potranno essere usate le basi della Tunisia, delle Baleari e della Grecia.

Per il sicuro accompagnamento degli aerei da caccia di scorta con quelli di attacco è necessario adottare il sistema del passaggio dei bombardieri sui campi della caccia che si leva in volo e si accompagna ad essi. Sono pertanto assolutamente da escludere gli appuntamenti in volo orari in zona marina, poichè è stato ampiamente dimostrato che essi sono già difficilissimi da realizzarsi su terra, dove esistono dei precisi e ben visibili punti di riferimento.

Per sfruttare al massimo l'autonomia della caccia è necessario che il bombardamento arrivi sul campo della caccia già in quota e segua una rotta di avvicinamento agli obiettivi il più possibile diretta.

VI — SCHIERAMENTO DELLE FORZE

Considerato che l'azione contro le forze navali nemiche è, ai fini della guerra, d'importanza capitale e che, per ottenere buoni risultati, è necessario l'impiego di forze notevoli, si ritiene non debbano esservi limitazioni pregiudiziali nella possibilità di far convergere le forze aeree occorrenti nei punti strategici prescelti. Quindi lo schieramento dei Reparti sarà predisposto per consentire nel più breve tempo e nelle zone indicate concentramenti di forze tali da poter attuare l'azione a massa contro le navi avversarie.

L'entità di tali forze però non può essere fissata a priori; Superaereo si riserva di volta in volta di stabilire quali sono i Reparti che dovranno spostarsi a rinforzare lo schieramento in atto. Poichè la preparazione delle basi è condizione essenziale per l'impiego di Reparti aerei, sarà cura di Superaereo di predisporre il numero di basi necessarie e sufficienti ad

ospitare il numero massimo di aerei che si prevede possano essere concentrati nei vari scacchieri.

VII — MODALITÀ D'AZIONE

Esse sono conseguenti alle direttive date ed allo scopo che si prefigge l'azione. Nel campo tattico sono quelle proprie di ciascuna forza armata, mentre nel campo strategico esse debbono essere improntate alla più grande cooperazione aeronavale.

L'attuazione di cui sopra è in massima parte affidata al perfetto coordinamento dei mezzi a disposizione, al rispetto assoluto dei tempi, al tempestivo inizio della preparazione e specialmente all'efficienza dei collegamenti.

Le esperienze fatte in questo ultimo campo hanno portato alle conclusioni di cui all'appendice N° 1 che dovranno essere applicate integralmente.

VIII — COLLEGAMENTI

Sono contemplati a parte, nell'appendice n. 1, che verrà diramata successivamente.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

ESTRATTO
da
SUPERMARINA

Di.Na. n. 7

Prot. 18101
Segreto

data 16/8/41-XIX

ARGOMENTO: *Direttive per azioni aero-navali contro forze navali inglesi nel Mediterraneo occidentale e centrale.*

.....

II. SITUAZIONE DELLE FORZE

a) Forze navali

— 9^a Div. (Littorio — Vittorio Veneto e 6 cc.tt.), dislocata a Napoli (eventualmente a La Maddalena o a Taranto).

— 3^a Div. (su 3 o 4 incrociatori da 10 mila tonnellate e 4 cc.tt.), dislocata a Messina.

— 7^a oppure 8^a Div. (su 2 incrociatori leggeri e 4 cc.tt. eventualmente), dislocata a Palermo.

— 6 + 8 smg. delle basi di Trapani e Cagliari, o Spezia.

— Torpediniere e MAS dislocati in Sicilia, o nell'Alto Tirreno.

L'insieme delle Divisioni delle corazzate e degli incrociatori assumerà la denominazione convenzionale di «Gruppo di attacco».

.....

III — CARATTERE GENERALE DELLE OPERAZIONI

.....

In ogni caso, la sicurezza della manovra nel campo strategico riposa sulla tempestiva comunicazione dell'uscita delle forze navali nemiche da Gibilterra (e su ciò si può fare sicuro affidamento) e da Alessandria, e sull'efficienza delle successive ricognizioni aeree.

IV — DIRETTIVE PER LE OPERAZIONI NAVALI

Condizioni pregiudiziali

L'impiego del gruppo navale di attacco è *strettamente subordinato* all'intervento dei reparti aerei. Perciò, prima di decidere tale impiego, dovrà essere sentito il parere dell'Aeronautica, anche in relazione alle condizioni metereologiche, tra cui è di primo piano la visibilità.

.....

È escluso l'intervento delle specialità aeree da bombardamento, sia in quota che in picchiata, durante il combattimento navale.

Quanto alla specialità aerea silurante, la decisione circa il suo intervento nella battaglia è subordinata alle conclusioni sui si potrà arrivare in sede di addestramento con esercitazioni in mare a partiti contrapposti aeronavali.

I risultati conseguiti nella fase pretattica dai reparti ora indicati aumenteranno la possibilità di impegnare con successo il gruppo di attacco.

A — INTERVENTO NEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE (operazione ponente)

1°) Ipotesi sui movimenti del nemico

L'esperienza ha dimostrato che gli inglesi regolano la loro marcia in modo di passare di notte nelle acque tra Capo Bon e Pantelleria, oppure da presentarsi all'alba davanti a obiettivi costieri.

Perciò, chiamando X il giorno da essi prescelto per il transito nel Canale di Sicilia o per l'azione costiera, si possono prendere in considerazione i seguenti casi:

Alfa) se si tratta di far passare un convoglio o un reparto navale da ponente a levante, oppure di attendere a ponente unità transitate in senso inverso, potranno trovarsi rispettivamente il mattino del giorno X-1 o del giorno X a sud-ovest della Sardegna tra il 5° e il 7° meridiano;

Beta) se si tratta di agire contro obiettivi nel Basso Tirreno (il più probabile deve essere ritenere, per ragioni di posizione e di configurazione idrografica, Palermo) potranno analogamente trovarsi tra il 5° e il 7° meridiano il mattino dell'X-1;

Gamma) se si tratta di agire nel golfo di Genova, potranno trovarsi il mattino del giorno X-1 a sud di Minorca;

Delta) se si tratta di far trasferire velivoli di limitata autonomia da ponente a levante con sosta temporanea o definitiva a Malta, potranno arrestare la loro marcia circa al 4° meridiano in un'ora non precisabile del giorno X-1.

Epsilon) se si tratta di operazioni nella zona algero-tunisina è più difficile fare previsioni, ma è da ritenere che si presenteranno davanti agli obbiettivi nelle prime ore del mattino.

2°) *Esame delle ipotesi*

1. È molto importante stabilire al più presto, dopo l'uscita delle forze da Gibilterra, quale di questi casi potrà con maggiore probabilità verificarsi.

A prescindere da informazioni concrete che si potranno avere in proposito, un'indicazione attendibile circa le intenzioni dell'avversario sarà data dalla costituzione del complesso navale che ha preso il mare.

2. Perciò, se insieme con le forze navali sarà uscito da Gibilterra un convoglio, dovrà presumersi che si tratti di un tentativo di passaggio del Canale di Sicilia, specie se saranno contemporaneamente uscite forze da Alessandria con rotta a ponente.

Analoga ipotesi potrà farsi nel caso che la presenza del convoglio sia, invece, notata con le forze di Alessandria.

Se usciranno da Gibilterra soltanto forze navali, si potrà dedurre che loro obiettivo sarà un trasferimento di aerei, oppure un'azione contro costa a seconda — del numero e del tipo delle navi da battaglia.

3. In conseguenza delle deduzioni fatte saranno regolati i movimenti iniziali delle nostre forze.

.....

4°) *Direttive per il Gruppo di attacco*

Dall'analisi cinematica delle ipotesi sui movimenti del nemico nei vari casi considerati risulta quanto segue:

Caso Alfa

Tenuto conto delle velocità presumibili delle forze nemiche e della brevità delle notti nei mesi estivi, alle ore 1200 del giorno X-1 il Gruppo di attacco dovrebbe trovarsi 30 miglia a sud di Capo Carbonara; la definitiva scelta dell'ora e del punto dipenderanno dalle notizie sui movimenti del nemico.

Dopo l'approntamento normale in 6 ore delle unità, affinché il Gruppo d'attacco possa dislocarsi opportunamente, è necessario avere notizia dell'uscita del nemico da Gibilterra non oltre le 1200 circa del giorno X-2. Su ciò si può fare sicuro affidamento.

Caso Beta

Valgono le predisposizioni previste per il caso Alfa.

Caso Gamma

Questo caso potrebbe verificarsi, come il precedente, qualora da Gibilterra uscissero soltanto forze da battaglia con navi portaerei. Quando la ricognizione aerea avrà individuata la direttrice di marcia del nemico, si potrà stabilire se gli obiettivi del nemico saranno nel Basso e nell'Alto Tirreno.

Il Gruppo di attacco prenderà il mare la sera del giorno X-2 verso il Sud della Sardegna salvo dirottare verso il Nord, se nella mattinata del giorno X-1 il nemico venisse scoperto presso le Baleari in rotta per l'Alto Tirreno, sia per dirigere attraverso le Bocche di Bonifacio, sia per proseguire per l'Alto Tirreno (nord-ovest di Capo Corso).

Caso Delta

Potrà agire soltanto l'Aeronautica. Il Gruppo d'attacco — che sarà già in mare dalla sera del X-2 — potrà essere inviato a inseguire (fuori dei limiti dell'Aviazione da caccia) unità nemiche eventualmente avariate, solo nel caso che si possa presumere piccolissima quantità di velivoli a bordo delle navi portaerei.

Caso Epsilon

Se il nemico avrà obiettivi antifrancesi compresi nei limiti di autonomia dell'Aviazione da caccia della Sardegna, il Gruppo d'attacco potrà essere impiegato al mattino del X-1 con la tempestività consentita dalla distanza della base in cui si trova (La Maddalena — La Spezia — Taranto — Napoli). La tempestività sarebbe assicurata qualora le forze di Gibilterra prendessero il mare con un convoglio alla velocità circa 15 miglia.

.....

7°) Direttive per la Ricognizione marittima

Il giorno X-1, con partenza all'alba, la ricognizione marittima (integrata, se necessario, da velivoli da Armera) eseguirà le ricognizioni R.4, R.5, R.6., R.7., R.8, R.9 previste dalla Di.na. 2. Per le altre ricognizioni aeree, fra cui quelle nel Mediterraneo orientale sulle provenienze da Alessandria, sarà disposto in relazione all'apprezzamento della situazione e allo sviluppo delle operazioni.

B — INTERVENTO NEL MEDITERRANEO CENTRALE (operazione centrale)

1°) Ipotesi sui movimenti del nemico

L'uscita di forze navali da Alessandria può essere concomitante oppur

no con l'uscita di forze da Gibilterra.

Nel primo caso è da supporre che si possa trattare di trasferimento di unità dall'uno all'altro bacino mediterraneo.

Se sarà rilevata la presenza in mare insieme con la forza «H» anche di un convoglio, questo transiterà per il Canale di Sicilia e la forza di Alessandria avrà lo scopo di incontrarlo presso Malta per scortarlo successivamente.

Questa ipotesi, dopo gli avvenimenti verificatisi in A.O.I., ha pochissima probabilità di verificarsi, avendo gli inglesi la libera disponibilità della via del Mar Rosso.

Se invece un convoglio sarà scoperto insieme con la forza di Alessandria diretta a ponente, si dovrà ritenere che si tratti di trasporti portanti rifornimenti a Malta.

Nel caso che manchi la concomitanza con l'uscita di forze da Gibilterra e non vi sia nemmeno il convoglio in mare, si potrà presumere che obiettivo del nemico possa essere un'azione costiera nell'Jonio.

2°) *Direttive di carattere generale*

a) Appena si avrà notizia dell'uscita da Alessandria verso ponente di forze navali oppure della loro presenza in mare con rotta verso ponente, sarà sospeso il traffico da e per i porti della Libia, lasciando proseguire soltanto quello che giungerà tempestivamente a destinazione (se diretto in Libia) o a nord di Pantelleria (se diretto in Italia) nonchè il traffico da e per la Grecia.

b) Da quando le forze navali nemiche saranno avvistate (o stimate) in una posizione a circa 300 miglia dalle nostre coste joniche, sarà ordinato lo stato di allarme al Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dello Jonio e Basso Adriatico e al Comando M.M.A. in Sicilia. Anche Marimorea sarà messo in allarme.

c) Le possibilità di impiego del Gruppo di attacco dipenderanno, in misura molto maggiore di quelle delle forze aeree, dalla distanza cui il nemico si avvicinerà alle nostre coste.

d) Sarà richiesto l'intervento delle forze aeree nazionali e germaniche dislocate in Egeo e in Cirenaica, per attaccare le forze nemiche nella zona di mare a levante del meridiano 19°.

3°) *Direttive per il Gruppo di attacco*

a) Il Gruppo di attacco interverrà nel Mediterraneo Centrale nel caso che non sia impegnato a ponente.

b) Poichè è quasi da escludere che si abbia tempestiva notizia dell'uscita del nemico da Alessandria, non è possibile fondare le direttive su riferimenti di tempo fissabili a priori.

È necessario che la ricognizione aerea avvisti il nemico quando questo si troverà tra i meridiani di Capo Matapan e di Gaudio; ciò per far sì che le navi del Gruppo di attacco (approntamento in 6 ore) possano in tempo debito uscire da Napoli, unirsi alle Divisioni incrociatori uscenti da Messina e Palermo o Taranto e *trovarsi, come è necessario, alle ore 0700 del giorno della presa di contatto col nemico (giorno Y) 60 miglia a levante di Murro di Porco.*

.....

6°) *Direttive per la ricognizione marittima*

Con partenza all'alba del giorno Y-1 saranno richieste a Marilibia le ricognizioni R.33, R.34, R.35 e a Egeomil le R.27, R.28.

Naturalmente le decisioni circa queste ricognizioni presuppongono l'esplorazione quotidiana sistematica sulle provenienze da Alessandria da parte dell'Aviazione dislocata a Creta e a Rodi, con trasmissione dei risultati a Supermarina entro il pomeriggio del giorno Y-2.

In relazione agli avvistamenti del giorno Y-1 saranno ordinate le R.17, R.18, R.19 e R.24, R.25.

COMANDO SUPREMO
Uff. Op. Eserc. Scacch. Africa

VERBALE DELLA RIUNIONE TENUTA IL POMERIGGIO DEL GIORNO 22 AGOSTO 1941 — XIX ALLE ORE 17,45 FRA IL CAPO DI S.M. GENERALE, IL CAPO DI S.M. DELLA MARINA E IL CAPO DI S.M. DELLA R. AERONAUTICA, PRESENTI I DUE RISPETTIVI SOTTOCAPI.

OGGETTO: *Azione aeronavale nel Mediterraneo.*

Si prende in esame la situazione navale avversaria nel Mediterraneo alle ore 10, rappresentata da Supermarina. Questa prospetta la probabilità di uno spostamento in corso di un convoglio scortato da Gibilterra verso est e di un contemporaneo spostamento della Mediterranean Fleet, o parte di essa, da Alessandria verso ovest.

Si ravvisa la opportunità di predisporre una azione combinata navale ed aerea in armonia con gli studi già fatti e le predisposizioni in corso di attuazione in vista di una azione aeronavale a massa nel Mediterraneo.

1°) Supermarina comunica di aver disposto, secondo le direttive del Comando Supremo (V. situazione allegata): (omessa)

a) completa vigilanza con sommergibili e Mas nel Canale di Sicilia dove è quasi ultimato sbarramento di chiusura;

b) esplorazione foranea di sommergibili ad ovest della Sardegna;

c) formazione di un raggruppamento di forze navali di superficie nel Tirreno centrale con due navi di linea (*Littorio* e *Vittorio Veneto*), quattro incrociatori pesanti e 23 cacciatorpediniere; questo raggruppamento si troverà costituito alle ore 22 di domani 23 corr. nelle posizioni indicate;

d) rinforzo della ricognizione marittima in Sardegna;

e) una divisione su tre incrociatori leggeri e 5 cc.tt. pronta a muovere da Palermo dalle ore 7 del 24/8.

2°) Superaereo comunica di aver disposto:

a) azione come da direttive del Comando Supremo; avvisati i comandi della Sicilia e della Sardegna dell'eventualità che si prospetta; attuato il rifornimento di siluri; sono pronti ad agire gli apparecchi di cui agli uniti specchi;

b) preavviso alle 4 squadriglie di protezione aerea della flotta (2

a Napoli 1 a Roma e 1 a Sarzana) di tenersi pronti a trasferirsi in Sicilia o in Sardegna a seconda degli ordini che riceveranno.

3°) È previsto come da direttive impartite che le azioni della flotta si svolgano nel raggio di azione della caccia. A tal fine è previsto che il raggruppamento navale si sposti il mattino del 4 p.v. o a sud della Sardegna o ad est delle Bocche di Bonifacio a seconda delle informazioni che perverranno dalla ricognizione.

Visto

UGO CAVALLERO

F/lo ARTURO RICCARDI

SITUAZIONE REPARTI AEROSILURANTI AL 23 AGOSTO XIX

LOCALITÀ	VELIVOLI SILURANTI EFFICIENTI	SILURI DISPONIBILI	NOTE
SARDEGNA	12 S.79	18	Entro il giorno 2 agosto saranno trasportati in Sardegna altri 2 S.79 — come riserva 4 siluri W
SICILIA	11 { 6 S.79 9 S.84	17	
A.S.I,	4 S.79	10	
EGEO	11 { 6 S.79 5 S.84	3	Entro il giorno 26 saranno trasportati in Egeo 6 siluri S.I che verranno consegnati dalla ditta la sera del 23
TOTALI	38	48	

**SITUAZIONE VELIVOLI DA BOMBARDAMENTO E DA CACCIA IN
SARDEGNA ED IN SICILIA AL 23 AGOSTO 1941—XIX**

LOCALITÀ	VELIVOLI DA BOMBARDAMENTO EFFICIENTI	VELIVOLI DA CACCIA EFFICIENTI
SARDEGNA	24 { 16 S. 79.79 8 C.Z. 1007 b.	62 { 20 Cr. 42 32 Mc. 200
SICILIA	32 { 20 S.79 12 Br. 20 20 Ju. 87	100 { 40 Cr. 42 60 Mc. 200
TOTALI	76	162

NOTA: È previsto lo spostamento in Sardegna di 4 squadriglie Mc. 200 della 3^a Squadra (40 velivoli) per la protezione delle nostre unità navali.

COMANDO SUPREMO
1° Reparto
Ufficio Operazioni

Prot. N. 177 Sgr. Allegati 1
Segreto

1° Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: *Dina 7.*

AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA
AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

Il riesame della «Dina 7» e delle «Direttive per l'impiego delle forze aeree nelle azioni aero-navali contro forze navali inglesi in Mediterraneo» compiuto per mio ordine presso questo Comando Supremo con i rappresentanti degli Stati Maggiori della R. Marina e della R. Aeronautica per tenere conto delle più recenti esperienze, ha portato alla definizione di un unico testo che, da me riveduto, viene ora diramato sotto il titolo: «Norme Generali per la cooperazione aero-navale nel Mediterraneo».

Le Eccellenze i Capi di Stato Maggiore della R. Marina e della R. Aeronautica dovranno uniformare a queste «Norme Generali» *le direttive da impartire ai dipendenti Comandi.*

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/lo Ugo Cavallero

COMANDO SUPREMO

1° Reparto

1° Ottobre 1941-XX

**NORME GENERALI PER LA COOPERAZIONE AERONAVALE
NEL MEDITERRANEO**

I) PREMESSA

Le presenti norme generali mirano ad ottenere un efficace, tempestivo e coordinato intervento del massimo numero di forze aeree e di forze e di mezzi navali, che sia possibile concentrare in una determinata situazione, contro forze inglesi nel Mediterraneo.

Le azioni conseguenti all'intervento potranno derivare o da operazioni contrastanti iniziative nemiche o da operazioni compiute di nostra iniziativa ad essere integrate da attacchi aerei o navali d'assalto contro le basi aeree e navali del nemico.

Tuttavia queste norme generali concernono essenzialmente l'impiego dei vari mezzi in alto mare, con riferimento ai casi concreti più tipici e che con maggior frequenza si producono nella guerra in Mediterraneo, come l'esperienza di 16 mesi di attività bellica hanno provato.

II — SITUAZIONE DELLE FORZE

A) FORZE NAZIONALI IMPIEGABILI NELLE OPERAZIONI

a) Forze navali

Quelle che di volta in volta saranno giudicate necessarie in base alle informazioni sul nemico e alla natura delle operazioni, subordinatamente alle disponibilità di Ct. per la scorta delle unità maggiori.

In ogni caso la forza minima che è stabilito di impiegare comprende la 9^a Divisione (*Littorio-Vittorio Veneto*), normalmente dislocata a Napoli ed eventualmente a La Maddalena e a Taranto, e la 3^a Divisione (su 3 o 4 in crociatori da 10.000 tonn.) dislocata a Messina.

La forza massima sarà raggiunta, riunendo alle Divisioni 9^a e 3^a la 5^a (3 «Doria») e la 7^a (3 o 4 incrociatori da 7.000 tonn.) normalmente dislocata a Taranto, e la 8^a (2 incrociatori da 8.000 tonn.) normalmente dislocata a Napoli.

Saranno inoltre dislocati opportunamente in mare i sommergibili disponibili nelle basi, e, qualora si tratti di operare nella zona del Canale di Sicilia, anche le torpediniere e i Mas pronti nelle basi sicule.

b) *Forze aeree:*

Quelle dislocate, all'atto delle operazioni nei vari aeroporti della Sicilia, Sardegna, Libia, Egeo ed eventualmente nel territorio della 1^a, della 3^a, della 4^a Squadra.

A seconda delle ipotesi che si potranno verificare saranno assunti schieramenti differenti, concentrando dove è più necessario i reparti destinati all'azione. L'entità di tali forze però non può essere fissata a priori; ma perchè i maggiori risultati si otterranno con *l'impiego a massa* sarà opportuno che nei settori stabiliti siano preparati i massimi apprestamenti logistici consentiti dalle possibilità della zona.

B) FORZE NEMICHE PROBABILI

Di entità non precisabile a priori, ma che dipenderà:

— per le forze navali, da un massimo rappresentato da tutta la Squadra di Gibilterra o di Alessandria più le forze dislocate a Malta, ad un minimo rappresentato da unità che tentino transitare per il Canale di Sicilia, oppure abbiano scopo di eseguire incursioni contro il nostro traffico o contro nostre posizioni costiere; od operino per proteggere convogli di rifornimento;

— per le forze aeree, del numero e tipo delle navi portaerei e dei reparti che potranno eventualmente intervenire sul mare dagli aeroporti di Malta o dell'Egitto.

III — CARATTERE GENERALE DELLE OPERAZIONI

A) OPERAZIONI D'INIZIATIVA NEMICA

Le forze nemiche possono aver preso il mare:

- per attaccare il nostro traffico con la Libia;
- per proteggere un convoglio;
- per agire contro obiettivi costieri del Basso Tirreno;
- per agire contro obiettivi dell'Alto Tirreno;
- per agire contro obiettivi costieri nello Jonio;
- per agire contro obiettivi costieri in Libia;
- per trasferimento di reparti dall'uno all'altro bacino del Mediterraneo;
- per agire contro obiettivi costieri nell'Africa Settentrionale francese

o nella Corsica.

In ogni caso, la sicurezza della manovra nel campo strategico *dipende dalla tempestiva comunicazione dell'uscita delle forze navali nemiche da Gibilterra o da Alessandria, e sull'efficienza delle successive ricognizioni aeree.*

Sicuro affidamento può essere fatto sulla comunicazione dell'uscita delle forze da Gibilterra; l'opposto si verifica per le forze di Alessandria e pertanto ha speciale importanza la ricognizione aerea sintomatica nel settore comprendente le direttrici operative uscenti da Alessandria.

In base agli elementi informativi, che sarà possibile raccogliere, saranno precisati alle forze navali nazionali assegnate il giorno e l'ora in cui dovranno trovarsi in un determinato punto allo scopo di prendere contatto col nemico.

B) OPERAZIONI DI NOSTRA INIZIATIVA

Dal punto di vista puramente marittimo non si offrono che minime possibilità d'agire di nostra iniziativa.

A ponente non esistono obiettivi conseguibili; Gibilterra è lontanissima e le sue linee di comunicazione sono in Atlantico.

Al centro l'unico obiettivo per una grande operazione a massa aeronavale sarebbe costituito dalla presa di Malta: ma le sue caratteristiche richiedono uno studio speciale, che esorbita dai fini delle presenti direttive.

A levante, i soli obiettivi conseguibili sarebbero il bombardamento di Tobruch e l'attacco delle sue comunicazioni con Alessandria. Il giorno che avremo ripreso Tobruch, saremo in condizioni analoghe a quelle di ponente.

Ad ogni modo, quand'anche le nostre forze navali fossero in mare per operazioni di nostra iniziativa, le direttive per l'impiego coordinato delle navi e degli aerei non differirebbero da quelle qui contemplate.

c) Nelle presenti norme generali è indicato con X, Y, Z (rispettivamente per le operazioni nel Mediterraneo Occidentale, Centrale, Orientale) il giorno nel quale è previsto l'incontro tra le forze navali contrapposte in seguito ai movimenti ordinati per contrastare le iniziative nemiche o per dar corso alle nostre iniziative.

Così il giorno X è quello nel quale il nemico, uscito da Gibilterra, intende effettuare il transito nel Canale di Sicilia o agire contro obiettivi marittimi e costieri nel Mediterraneo Occidentale o nel Tirreno; il giorno Y è quello in cui il nemico può essere incontrato a levante di Malta o della Sicilia; il giorno Z è quello in cui le nostre forze navali giungeranno nel Mediterraneo Orientale per operare.

IV — DIRETTIVE PER L'IMPIEGO DELLE FORZE NAVALI

A) DIRETTIVE GENERALI

a) L'impiego delle forze navali è *strettamente subordinato* all'intervento dei reparti aerei nelle loro tre fondamentali forme d'impiego:

— la ricognizione, per seguire con la massima continuità i movimenti del nemico;

— la caccia, per proteggere le navi dagli attacchi dei velivoli nemici;

— l'attacco con siluranti e bombardieri delle forze nemiche, prima dello scontro navale per migliorare a nostro vantaggio il rapporto delle forze.

Perciò, di massima, le forze navali prenderanno il mare solo in seguito al parere di Superaereo sulle possibilità d'intervento aereo in base alle condizioni meteorologiche e di visibilità.

b) Il limite normale d'impiegabilità delle forze navali è definito dal raggio utile dell'Aviazione da caccia, che è *attualmente dell'ordine di 110 miglia dagli aeroporti, a meno che non sia messa fuori causa la nave portaerei e si operi fuori dal raggio d'azione di aerei partenti da basi a terra.*

c) *È escluso l'intervento di qualsiasi tipo di velivolo offensivo durante il combattimento navale.*

d) L'intervento delle forze navali nazionali contro quelle nemiche sarà regolato da Supermarina, presi ordini dal Comando Supremo, in base alla valutazione della relatività delle forze in conseguenza della loro entità iniziale e dei risultati degli attacchi aerei.

Al Comandante Superiore in mare sarà data libertà di manovra, quando si avranno tutti gli elementi per un sicuro giudizio sulla situazione. Ha perciò particolare importanza la buona osservazione e la rapidità di trasmissione dei risultati degli attacchi aerei.

e) Reciprocamente non è meno importante che Supermarina sia tempestivamente edotto delle decisioni circa l'impiego delle forze navali e circa i risultati della loro azione, affinché se ne possa trarre norma per le successive azioni delle Forze Aeree.

f) Le condizioni di relatività convenienti per impegnare il combattimento navale, saranno apprezzate di volta in volta in base alla situazione generale.

B) INTERVENTO NEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE

(Operazione Ponente v. cartina n 1)

1°) Ipotesi sui movimenti del nemico.

L'esperienza ha dimostrato che gli inglesi regolano la loro marcia in modo da passare di notte nelle acque tra Capo Bon e Pantelleria oppure di presentarsi all'alba davanti ad obiettivi costieri.

Perciò, chiamando X il giorno da essi prescelto per il transito nel Canale di Sicilia o per l'azione costiera, si possono prendere in considerazione i seguenti casi:

Alfa) se si tratta di far passare un convoglio e un reparto navale da ponente a levante, oppure di attendere a ponente unità transitate in senso inverso, potranno trovarsi rispettivamente il mattino del giorno X-1 e del giorno X a sud ovest della Sardegna tra il 5° e il 7° meridiano;

Beta) se si tratta di agire contro obiettivi nel Basso Tirreno (il più probabile deve essere ritenere, per ragioni di posizione e di configurazione idrografica Palermo) potranno analogamente trovarsi tra il 5° e il 7° meridiano il mattino dell'X-1;

Gamma) se si tratta di agire nel golfo di Genova potranno trovarsi il mattino del giorno X-1 a sud di Minorca;

Delta) se si tratta di far trasferire velivoli di limitata autonomia da ponente a levante con sosta temporanea o definitiva a Malta, potranno arrestare la loro marcia circa all'8° meridiano in un'ora non precisabile del giorno X-1;

Epsilon) se si tratta di operazioni nella zona algero-tunisina è più difficile fare previsioni, ma è da ritenere che si presenteranno davanti agli obiettivi nelle prime ore del mattino.

2°) Esame delle ipotesi.

1. È molto importante stabilire al più presto, dopo l'uscita delle forze da Gibilterra, quale di questi casi potrà con maggiore probabilità verificarsi. A prescindere da informazioni concrete che si potranno avere in proposito, un'indicazione attendibile circa le intenzioni dell'avversario sarà data dalla costituzione del complesso navale che ha preso il mare, dalla presenza o meno di convogli o dal numero delle navi portaerei rispetto a quelle delle navi da battaglia.

2. In conseguenza delle deduzioni fatte saranno regolati i movimenti iniziali delle nostre forze.

3°) Direttive di carattere generale.

a) Appena si avrà notizia dell'uscita da Gibilterra verso levante delle forze inglesi, sarà sospeso il traffico da e per i porti del Nord Africa lasciando proseguire soltanto quello che si prevede giungerà a destinazione entro il mattino del giorno X-1.

b) Del mattino del giorno X-1 sarà ordinato lo stato di allarme in Alto Tirreno, in Sardegna e Sicilia.

4°) Diretive per le Forze Navali principali.

a) Dall'analisi cinematica delle ipotesi sui movimenti del nemico nei vari casi considerati nei commi 1° e 2° del presente paragrafo, e tenendo conto delle normali dislocazioni citate nel titolo II, risulta quanto segue:

Qualunque sia il caso caratterizzato dallo scopo dell'uscita delle forze nemiche da Gibilterra, esse usciranno da questa base in un'ora compresa tra il pomeriggio del giorno X-3 e le primissime ore del giorno X-2, a seconda della velocità di trasferimento.

Di massima le nostre Forze Navali dovranno trovarsi verso mezzogiorno del giorno X-1 a Sud di Capo Carbonara nei casi *Alfa*, *Beta*, *Delta*, *Epsilon*, per il che è necessario avere notizie dell'uscita del nemico in mare non oltre circa le h. 12 di X-2. Su ciò si può fare sicuro affidamento.

I reparti provenienti dalle varie basi effettueranno la riunione in un punto del Basso Tirreno prescelto dal Comandante in Capo della Squadra.

Nel caso *Gamma* le Forze Navali dovranno trovarsi all'alba del giorno X al largo del Golfo di Genova.

Tuttavia non si potrà sapere se il nemico ha scelto per obiettivo l'attacco costiero nel Golfo Ligure, finchè non sarà stata individuata il mattino del giorno X-1 dalla ricognizione aerea la sua direttrice di marcia.

Ma, tenuto conto che la distanza tra la zona a Sud di C. Carbonara e il Golfo di Genova è di 360 miglia percorribili in 18 o 20 ore a 20 o 18 nodi, le Forze Navali potranno entrare in contatto balistico col nemico nelle prime ore diurne di X, anche se fino a mezzogiorno di X-1 avessero diretto verso C. Carbonara.

Perciò esse, che avranno preso il mare la sera di X-2 dirette verso il Sud della Sardegna, saranno dirottate verso Nord, passando a levante della Sardegna, se nella mattinata del X-1 il nemico sarà scoperto presso le Baleari in rotta verso l'Alto Tirreno.

Potranno successivamente essere avviate attraverso l'estuario della Maddalena per trovarsi all'alba del giorno X a ponente della Corsica oppure lasciate proseguire per l'Alto Tirreno, dove di massima dirigeranno a Nord-Ovest di Capo Corso.

Si osserva che nel caso *Delta* le Forze Navali avranno scarsa probabilità di essere impiegate, perchè il nemico arresta la sua marcia molto lontano dalle coste sarde.

b) I reparti dislocati a Taranto potranno partecipare all'Operazione Ponente soltanto se il nemico lascerà Gibilterra nel pomeriggio del giorno X-3 e ne sarà conosciuta l'uscita non oltre la mezzanotte dello stesso giorno.

5°) Direttive per i sommergibili.

I sommergibili saranno inviati in agguato, nel maggior numero possibile, lungo le più probabili direttrici di marcia delle forze nemiche a distanze dalle loro basi non superiori a quelle che potranno raggiungere entro l'alba del giorno X-1.

Sarà di volta in volta stabilito quale compito dovrà essere prevalentemente assolto da ciascun sommergibile in relazione alla sua zona di agguato (se cioè offensivo o esplorativo).

I sommergibili potranno essere manovrati nel corso delle operazioni.

6°) Direttive per le Torpediniere e i Mas.

Prenderanno il mare verso il tramonto del X-1 in modo da raggiungere nelle prime ore della notte quelli fra gli agguati «K», che saranno ordinati da Supermarina.

I Mas dell'Alto Tirreno dovranno trovarsi in mare per la difesa ravvicinata di Genova prima dell'alba del giorno X.

7°) Direttive per le ricognizioni sul mare.

a) Saranno iniziate le ricognizioni dal pomeriggio dell'X-2 coi velivoli da r.m., integrati se necessario da velivoli di Armera, secondo le norme della DINA 2.

b) Le modalità di esecuzione delle ricognizioni sono stabilite da Superaereo con lo scopo di assicurare nel miglior modo la continuità del contatto visivo con le forze nemiche fino al momento della presa di contatto tra le navi

c) Stabilito il primo contatto con un gruppo nemico, la responsabilità del suo mantenimento cadrà sul Comando cui saranno state ordinate le ricognizioni.

Supermarina, per la parte di sua competenza, potrà ordinare la prosecuzione e la ripresa delle ricognizioni sistematiche che riterrà necessarie per la ricerca di altri gruppi navali, qualora abbia fondati motivi per ritenere che debbano trovarsi in mare.

C) INTERVENTO NEL MEDITERRANEO CENTRALE

(Operazione Centrale v. cartina n. 1)

1°) Ipotesi sui movimenti del nemico.

L'uscita di forze navali da Alessandria può essere concomitante oppure no con l'uscita di forze da Gibilterra.

Nel primo caso è da supporre che si possa trattare di trasferimento di unità dell'uno all'altro bacino mediterraneo.

Se sarà rilevata la presenza in mare insieme con la forza di Gibilterra

anche di un convoglio, questo transiterà per il Canale di Sicilia e la forza di Alessandria avrà lo scopo di incontrarlo presso Malta per scortarlo successivamente. Questa ipotesi, dopo gli avvenimenti dell'A.S.I., ha probabilità di verificarsi solo nel caso che si trattasse di un rifornimento urgente per le basi del Mediterraneo Orientale, avendo gli Inglesi per i casi normali la libera disponibilità del Mar Rosso.

Se invece un convoglio sarà scoperto insieme con la forza di Alessandria diretta a ponente, si dovrà ritenere che si tratti di trasporti portanti rifornimenti a Malta.

Nel caso che manchi la concomitanza con l'uscita di forze da Gibilterra e non vi sia nemmeno il convoglio in mare, si potrà presumere che obiettivo del nemico possa essere un'azione costiera nello Jonio.

2°) Direttive di carattere generale.

a) Appena si avrà notizia dell'uscita da Alessandria verso ponente di forze navali oppure della loro presenza in mare con rotta verso ponente, sarà sospeso il traffico da e per i porti della Libia, lasciando proseguire soltanto quello che giungerà tempestivamente a destinazione (se diretto in Libia) o a Nord di Pantelleria (se diretto in Italia), nonché il traffico da e per la Grecia.

b) Da quando le forze navali nemiche saranno avvistate (o stimate) in una posizione a circa 300 miglia dalle nostre coste ioniche, sarà ordinato lo stato di allarme al Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dello Jonio e Basso Adriatico e Comando M.A.S. in Sicilia. Anche Marimorea sarà messa in allarme.

c) Sarà richiesto, l'intervento delle forze aeree nazionali e germaniche dislocate in Egeo e in Cirenaica, per attaccare le forze nemiche nella zona di mare a levante del meridiano 19°.

3°) Direttive per le Forze Navali principali.

a) Poichè la zona di azione sarà quella a levante e a sud-est della Sicilia, tutti i reparti navali potranno intervenire partendo dalle basi di normale dislocazione.

Essi si riuniranno in mare nel punto prescelto dal Comandante in Capo della Squadra.

b) È ovvio, tuttavia, che essi non potranno operare nel Mediterraneo Centrale se saranno già impegnati a ponente nel caso che avesse preso il mare anche la forza di Gibilterra e si fossero verificate le condizioni di tempestività e di condizioni meteorologiche favorevoli al loro impiego nel Mediterraneo Occidentale.

c) Poichè è quasi da escludere, a differenza di quanto avviene per Gibilterra, che si abbia tempestiva notizia dell'uscita in mare delle navi

da Alessandria, non è possibile fondare le direttive operative su riferimenti di tempo fissabili a priori.

Stabilito tuttavia che le forze navali *si dovranno trovare nelle prime ore di luce del giorno della presa di contatto tattico col nemico (giorno Y) 60 miglia a levante di Murro di Porco*, ne deriva che *al più tardi* il nemico dev'essere individuato dalla ricognizione aerea circa 24 ore prima, quando per velocità comprese tra 15 o 18 nodi potrà trovarsi tra i meridiani di Capo Matapan e di Gaudio.

d) Il punto prescelto dà la possibilità alle Forze Navali di agire a levante di Malta e di coprire anche obiettivi costieri dello Jonio e del Canale di Otranto.

4°) Direttive per i sommergibili.

Valgono quelle stabilite per l'Operazione Ponente, con la variante che gli agguati saranno raggiunti nella notte sul giorno Y.

5°) Direttive per le Torpediniere e i Mas.

Decisioni circa il loro impiego saranno prese durante lo svolgimento delle operazioni.

6°) Direttive per le ricognizioni sul mare.

a) Non potendo fare affidamento sull'informazione dell'uscita delle forze nemiche da Alessandria, per poter operare sarebbe necessario poter contare sull'esplorazione quotidiana sistematica sulle provenienze da quella base. Tuttavia, tenuto conto del grave onere che ciò imporrebbe, le ricognizioni nel Mediterraneo Orientale saranno chieste, con le previste modalità, alle autorità da cui dipendono le forze aeree dislocate a Rodi, Creta, Cirenaica, quando si avrà interesse di conoscere la situazione delle forze nemiche.

b) Le ricognizioni nella zona orientale del Mediterraneo Centrale e nello Jonio saranno effettuate dagli aerei dislocati in Sicilia e in Puglia.

c) Per il mantenimento del contatto col nemico, vale quanto è stato detto nel comma 7° del precedente paragrafo.

D) INTERVENTO NEL MEDITERRANEO ORIENTALE (Operazione Levante)

1°) Possibilità operative e carattere generale delle operazioni.

a) Nello scacchiere orientale le navi opererebbero in acque molto lontane dalle loro basi di raddobbo, *e acquista pertanto speciale importanza operare in favorevole concorso di forze aeree.*

Per i velivoli imposti dal concorso aereo (raggio d'azione della caccia)

le forze navali non dovranno di massima spingersi oltre il meridiano 25° (meridiano di Sollum), perchè potrebbero essere attaccate anche dai velivoli nemici partenti dagli aeroporti egiziani.

b) Entro questo limite i soli obiettivi conseguibili sono:

1. protezione del traffico tra i porti della Puglia e Bengasi;
2. bombardamento navale di Tobruch (finchè sarà tenuto dagli Inglesi);
3. attacco del traffico Alessandria-Tobruch e delle forze che lo proteggono, nel tratto di percorso più prossimo a Tobruch;
4. contrasto di forze navali nemiche operanti sulla costa cirenaica per eseguire operazioni costiere o per disturbare il nostro traffico litoraneo (questo riacquisterà importanza dopo la riconquista di Tobruch);
5. intercettazione di eventuali convogli tra Alessandria e Malta.

c) Data la lunghezza dei percorsi che intercorrono tra il sistema delle basi nazionali e le zone delle operazioni da compiere, si deve ritenere trascurabile la probabilità di conseguire la sorpresa. Le Forze Navali, dovendo in ognuno degli ultimi quattro casi ora elencati trovarsi il mattino di un giorno Z nel punto più adatto per conseguire l'obiettivo durante le ore di luce di tale giorno, non potranno non navigare durante tutte le ore di luce del giorno Z-1, con altissima probabilità di essere avvistate dai ricognitori nemici.

Per questo motivo bisognerà di massima impiegare tutte le corazzate, per evitare di trovarsi di fronte a forze decisamente superiori.

Soltanto il primo obiettivo ammette l'impiego di una frazione della Squadra Navale, tenuta in crociera per il tempo necessario nella zona di delimitazione tra il Mediterraneo Centrale e il Mediterraneo Orientale: ma questa operazione, non avendo carattere d'impiego a massa aeronavale contro le forze Navali nemiche, sarà regolata da disposizioni che saranno emanate di volta in volta.

d) Discende da queste considerazioni che non si può presumere di contrastare tempestivamente iniziative nemiche limitate al settore della Cirenaica, perchè le nostre Forze Navali vi giungerebbero quando quelle nemiche sarebbero già sulla rotta di ritorno verso Alessandria.

Per ottenere tempestività d'intervento bisognerebbe che le Forze Navali fossero dislocate negli ancoraggi dell'Egeo, che non hanno però sistemazioni logistiche e difensive atte ad accoglierle. Nè d'altra parte noi possiamo pensare a dislocarvele, perchè sarebbe un errore non continuare a gravitare verso la zona del Canale di Sicilia che è strategicamente il punto più importante del Mediterraneo. Si potrebbe soltanto tenere in Egeo saltuariamente qualche Divisione d'incrociatori.

e) In conclusione la sola concreta possibilità operativa a massa ae-

ronavale che abbiamo verso levante, è quella di muovere verso quelle acque nel momento giudicato opportuno con la Squadra Navale al completo *col deliberato proposito di impegnare la Squadra di Alessandria* nel caso che questa prendesse il mare, il che sarebbe molto probabile.

Possiamo inoltre attaccare o proteggere le comunicazioni facenti capo a Tobruch (secondo che questa Piazza sarà in mano Inglese oppure da noi riconquistata) e quelle col Mar Nero con una Divisione Incrociatori dislocata a Suda o a Lero.

2°) Direttive per le Forze Navali

a) Impiego della Squadra

Il concetto d'azione è graficamente illustrato nella cartina n° 2.

Qualunque sia lo scopo della missione concomita, i reparti provenienti dal sistema Napoli-Messina a quelli provenienti da Taranto si riuniranno al tramonto del giorno Z-1 in un punto B circa 80 miglia a ponente di Navarrino dopo aver navigato quasi sempre entro il raggio della caccia, e sempre se saranno disponibili cacciatori con raggio d'azione utile di almeno 150 miglia.

Dal punto B raggiungeranno verso h. 11 del giorno Z, e cioè quando già possono essere noti i risultati delle ricognizioni aeree, un punto qualsiasi dell'arco A B tracciato con raggio R A (A situato a 60 miglia a nord di Tobruch, B situato a 80 miglia a nord di Ras Azzaz).

I movimenti dei reparti si inizieranno dopo il tramonto di Z-2 da Napoli e nelle prime ore di Z-1 da Messina e da Taranto.

Essendo la distanza tra Alessandria e i punti dell'arco A B dell'ordine di 300 miglia, è sufficiente che le Forze nemiche escano da Alessandria a 18 nodi al tramonto del giorno Z-1 per incontrare le nostre verso le h. 11 del giorno. Ciò potrà avvenire, perchè è presumibile che il nemico sappia della presenza in mare di tutti o di parte dei nostri reparti verso mezzogiorno del giorno Z-1.

Il Comandante Superiore in mare dovrà manovrare col concetto di attirare il nemico verso ovest, per esporlo all'efficace azione delle forze aeree dislocate a Creta e in Cirenaica.

b) Impiego delle forze di Tobruch di una Divisione dislocata in Egeo.

La tempestività d'intervento presuppone una esauriente esplorazione aerea sistematica da parte delle forze aeree della Cirenaica, poichè si tratta di sorprendere trasporti inglesi in rotta per Tobruch o unità inglesi attaccanti il nostro traffico costiero con Tobruch.

La distanza Suda-Tobruch è di 330 miglia. Perciò, marciando a 25 nodi la Divisione, raggiungerebbe l'obiettivo rispettivamente in circa 11 e 16 ore, compiendo nel periodo invernale tutto il percorso di notte.

È quindi sicuro il conseguimento della sorpresa tattica. Altrettanto non può dirsi della sorpresa strategica, perchè la permanenza in Egeo di una Divisione non potrebbe restare ignota al nemico, che provvederebbe a impiegare sulle comunicazioni di Tobruch reparti di entità sufficiente a fronteggiare le iniziative della nostra Divisione. Ad ogni modo si otterrebbe lo scopo di aumentare l'onere operativo del nemico, che del resto opera normalmente in quella zona con forze di notevole importanza.

Ma non si può escludere che si presentino opportunità d'impiego della divisione contro forze inferiori. Se Forze superiori non fossero già in mare, esse non arriverebbero in tempo a intercettare la Divisione il giorno in cui avesse operato nelle prime ore del mattino.

3°) Direttive per i sommergibili

Lo schieramento di sommergibili normalmente in agguato nel Mediterraneo Orientale potrà essere modificato e rinforzato in previsione dell'Operazione Levante, con tempestive disposizioni.

A ciascun sommergibile sarà assegnato il compito prevalentemente offensivo o prevalentemente esplorativo a seconda della posizione occupata della sua zona di agguato in relazione cogli appostamenti della Forza Navale.

4°) Direttive per le ricognizioni sul mare.

a) Saranno richieste da Supermarina, con le previste modalità, alla Autorità da cui dipendono le forze aeree dislocate a Rodi, Creta, Cirenaica.

b) Acquista speciale importanza l'immediata trasmissione dei segnali di scoperta durante il giorno Z.

Il giorno Z-1 è necessario protrarre le ricognizioni fino al calare della notte e, se la notte è lunare, prostrarle anche dopo il tramonto; il giorno Z è invece necessario che i ricognitori siano già nella zona da esplorare alle prime luci dell'alba.

V) DIRETTIVE PER L'IMPIEGO DELLE FORZE AEREE

1°) Direttive generali.

Il complesso delle forze aeree deve attaccare e diminuire l'efficienza delle forze navali avversarie prima del contatto tattico con le nostre forze navali, proteggere queste dalle azioni aeree nemiche, insistere negli attacchi dopo il contatto tattico.

È escluso l'intervento degli aerei nazionali contro le navi nemiche durante il combattimento navale.

Le forze aeree impiegate dovranno assolvere i seguenti compiti:

a) *avvistare e riconoscere alla maggior distanza possibile la formazione navale avversaria* in modo da poterne interpretare i movimenti e stabilire tempestivamente lo scopo delle sue azioni;

b) *attaccare le navi nemiche con la massa degli aerosiluranti*, con bombardieri in picchiata ed eventualmente con bombardieri in quota. Tali azioni quando vi è la presenza della nave portaerei devono essere svolte *normalmente* con la protezione degli aerei da caccia;

c) *assicurare con gli aerei da caccia la scorta alle forze navali nazionali*. Ciò fino a quando si riterrà necessario ed opportuno in relazione alle possibilità di offesa degli aerei avversari.

2°) Direttive particolari per l'impiego.

In presenza delle navi portaerei o in vicinanza delle basi aeree nemiche non si debbono compiere attacchi aerei senza la scorta dei caccia. Potrà essere derogato da detta norma quando si sfruttino bene elementi favorevoli dati da condizioni di luce (alba e tramonto) e da condizioni atmosferiche (nuvole, foschie) oppure quando necessità operative eccezionali lo impongono.

Sarà lasciato ai Comandi di grandi unità interessati la ripartizione degli obiettivi in base ai concetti ed alle direttive già emanate. Ad ogni modo sarà sempre indicato nel caso che le forze navali nemiche fossero di scorta ad un convoglio, quali sono i bastimenti che dovranno essere offesi per primi. In generale però, qualora mancasse tale precisazione e si sapesse sicuramente che le flotte contrapposte sono ambedue in mare, l'obiettivo principale deve essere considerata la flotta nemica.

Data la limitazione, imposta dalla necessità della scorta degli aerei da caccia nazionali, conseguente alla presenza della caccia nemica, gli attacchi delle nostre forze aeree contro le unità navali nemiche avverranno entro i limiti del raggio di azione della caccia stessa. E cioè, la Sardegna agirà normalmente nella zona compresa tra il 7° e l'11° meridiano, la Sicilia fra il 10° e il 17°, la Libia tra il 10° e il 27° meridiano ed il 34° parallelo, l'Egeo tra il 25° e il 30° meridiano ed il 34° parallelo.

Naturalmente vi saranno delle eccezioni qualora lo consiglino le condizioni del tempo, oppure si possano sfruttare basi della Tunisia, delle Baleari e della Grecia in modo da aumentare sensibilmente il raggio di azione degli aerei da caccia.

Nelle ipotesi già indicate, che il nemico venga ad attaccare obiettivi costieri dell'alta Italia, dovrà prevedersi l'impiego di reparti della 1^a e 3^a Squadra che si atterranno alle direttive qui indicate.

a) Ricognizione

A partire dal giorno X-2, Y-2, Z-1 (a secondo della zona di mare in-

teressata) dovranno essere assicurate le ricognizioni *notturne* e diurne, e queste anche fotografiche con lo scopo di:

— riconoscere la costituzione della formazione navale nemica precisando in special modo il numero delle navi portaerei;

— *seguire* i movimenti del nemico, in modo da conoscere tempestivamente le sue intenzioni.

Quando le formazioni navali avversarie sono vicine ai limiti delle zone di azione più sopra specificate, i ricognitori dovranno cercare di permanere il più a lungo possibile (se necessario, riuniti in pattuglia) nelle loro vicinanze per agevolare i compiti alle nostre formazioni di attacco (funzionare da radio faro, comunicare con la massima rapidità i dati sulle condizioni atmosferiche, il risultato degli attacchi, la esatta posizione e consistenza del nemico, ecc.).

Le zone in cui si debbono svolgere le ricognizioni saranno precisate di volta in volta in relazione all'apprezzamento della situazione.

Gli ordini per la ricognizione vengono dati di accordo fra i due Stati Maggiori impiegando i mezzi a disposizione di Marina e di Armeria a secondo la convenienza e le possibilità.

b) *Aerosiluranti*

Agli aerosiluranti viene affidato il maggior compito offensivo, il quale potrà effettuarsi con la massa degli aerei concentrata preventivamente nelle località prestabilite.

L'azione dovrà essere svolta, semprechè sia possibile, in stretta collaborazione con quella dei bombardieri in quota ed in picchiata e di massima nel raggio d'azione dei nostri caccia.

c) *Bombardamento*

L'azione del bombardamento in quota ed in picchiata come già detto, è opportuno sia eseguita in stretta cooperazione con l'azione silurante. Essa ha il compito principale di distrarre la reazione contraerea nemica e facilitare l'attacco di sorpresa dei siluranti.

d) *Caccia*.

Gli aerei da caccia debbono assicurare la scorta alle nostre formazioni aeree e navali.

La protezione della forza navale viene fatta entro il raggio dell'azione dei nostri aerei. L'aliquota di apparecchi da caccia da mantenere sul cielo della formazione navale deve essere adeguata alla probabile forza degli aerei nemici che si ritiene di dover contrastare. Tale aliquota è opportuno sia ridotta allo stretto necessario per non impegnare un numero troppo forte di apparecchi i quali devono anche servire per la scorta agli aerei d'attacco nazionali e alla difesa dei campi di schieramento.

La caccia sarà sempre shierata nei campi più vicini alla zona in cui si prevede dovranno trovarsi le formazioni navali, in modo da consentire la massima utilizzazione dell'autonomia degli apparecchi. In casi eccezionali, come già detto, ed in seguito ad ordine di questo Comando Supremo, onde aumentare il raggio d'azione degli aerei, potranno essere usate come appoggio le basi della Tunisia, delle Baleari e della Grecia.

VI) COLLEGAMENTI

Sono regolati dalle disposizioni che entreranno in vigore il 15 ottobre 1941 — XIX.

Qui si richiama l'attenzione su tre argomenti particolari:

1) La trasmissione delle notizie concernenti i risultati degli attacchi aerei e delle azioni navali dev'essere fatta colla procedura di scoperta, usando i segnali appositamente introdotti nel Codice di scoperta aeero-navale.

2) Il Comandante Superiore in mare deve trasmettere con le modalità stabilite dall'apposita tabella la sua posizione in mare ogni volta che cambia rotta o velocità.

3) È molto importante assicurare il collegamento radiofonico tra le navi o i velivoli da caccia per dare loro le indicazioni con la fraseologia convenzionale stabilita.

MARE MEDITERRANEO

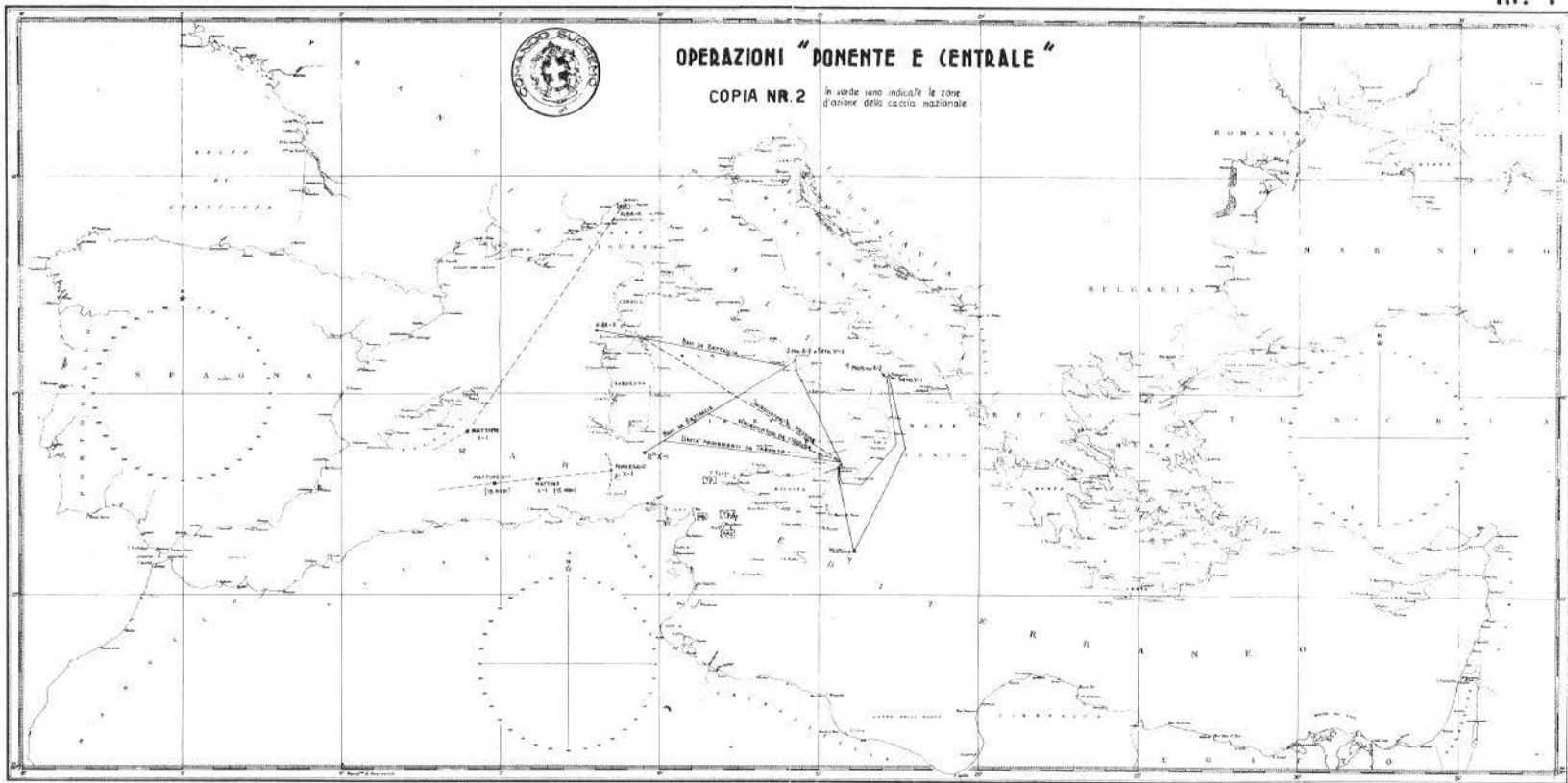
nr. 1



OPERAZIONI "PONENTE E CENTRALE"

COPIA NR. 2

In verde sono indicate le zone
d'azione della caccia nazionale

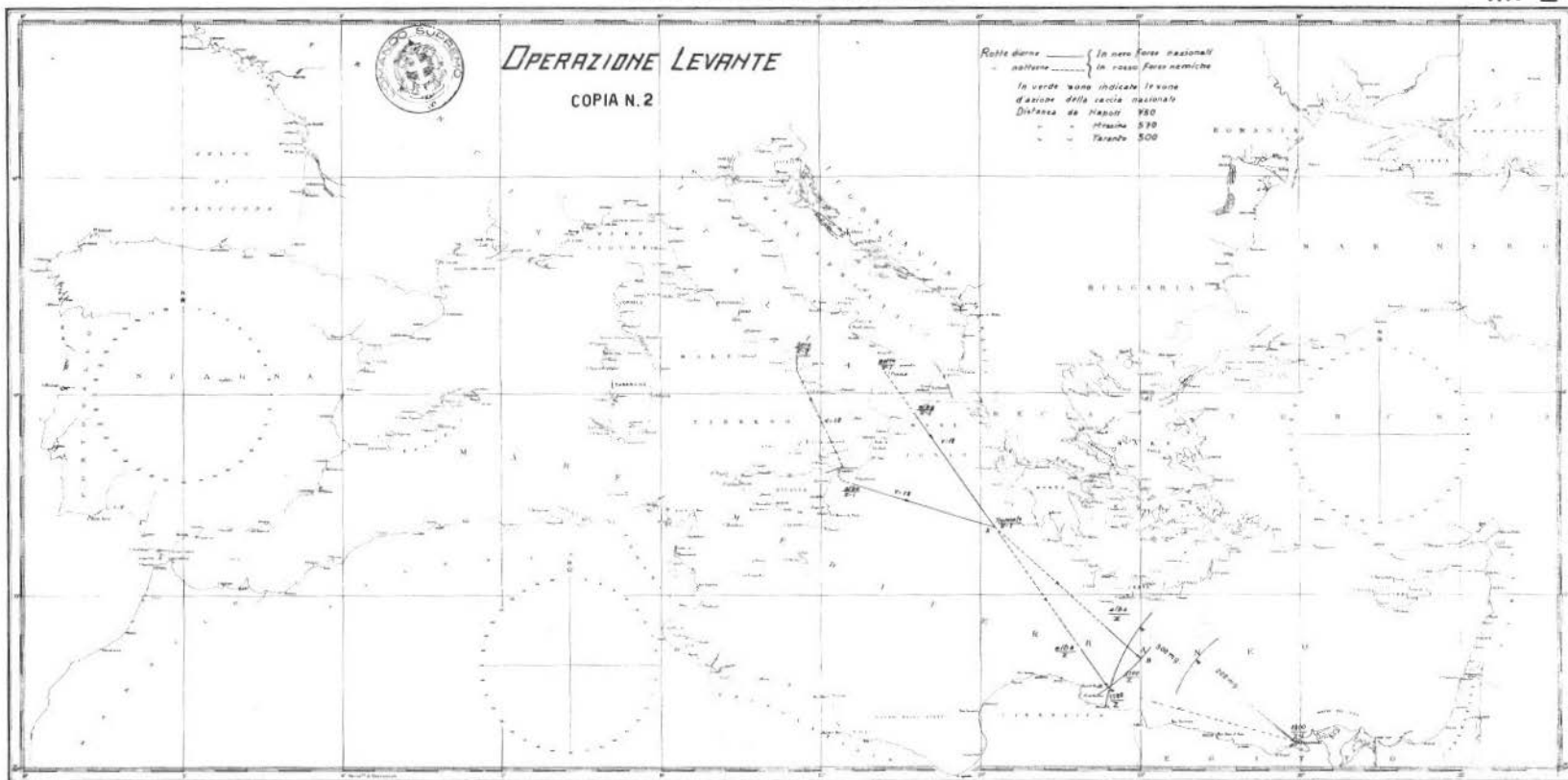




OPERAZIONE LEVANTE

COPIA N. 2

Rotte diurne ——— In nero forze nazionali
 Rotte notturne - - - - - In rosso forze nemiche
 In verde sono indicate le zone
 d'azione della caccia nazionale
 Distanza da Napoli: 750
 " " " 570
 " " " 500



COMANDO SUPREMO
IL DUCE

Prot. N. 40085/Op.
Segreto

5 Luglio 1941-XIX

OGGETTO: *Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili.*

AL CAPO DI STATO MAGGIORE DEL R. ESERCITO
AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA
AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

1° — L'azione offensiva dei sommergibili nemici contro il traffico marittimo in genere e nel Tirreno in particolare, è in aumento — La situazione deve essere fronteggiata.

2° — Il Ministero delle Comunicazioni, per la parte di sua competenza ha allo studio la riduzione dei trasporti marittimi; ma questo provvedimento di difesa passiva non basta, anche perchè i traffici con le isole non sono suscettibili di eliminazione. Per quanto riguarda le comunicazioni marittime con la Sardegna si studi la possibilità di un'unica rotta in modo da garantire su di essa una maggiore sorveglianza.

3° — Bisogna commisurare l'uso della ricognizione marittima alle necessità imprescindibili della situazione, e con visione della efficienza continua di tale importante servizio. Siano pertanto studiati provvedimenti intesi a:

I°) Raggruppare il traffico, senza peraltro passare al convogliamento.

II°) Limitare la esplorazione marittima con funzione preventiva, nello spazio e nel tempo.

III°) Abolire la vigilanza foranea delle basi, ad eccezione dei giorni in cui escono navi da guerra, allo scopo di risparmiare gli equipaggi e il materiale ed utilizzarli sulle rotte dei piroscafi.

IV°) Far concorrere la ricognizione terrestre (O.A.) alla esplorazione, limitatamente alle rotte costiere.

V°) Accelerare lo studio e l'applicazione di idrofoni agli idrovolanti della ricognizione marittima.

4° — Per le sei squadriglie di cacciasommergibili di cui è previsto l'appontamento e per le quali si riscontrano difficoltà per le dotazioni di ar-

tiglierie, sia subito studiato l'impiego di cannoni da 75 del R.E., mortai da 81 e, quando disponibili, cannoni da 47.

5° — Sia provveduto ad aumentare nei limiti del possibile il naviglio silurante nello scacchiere Tirrenico economizzandolo al massimo negli scacchieri di minore interesse nell'attuale momento; sia valutata la possibilità di integrare l'azione antisommergibile con appropriato impiego di sommergibili (ricerca idrofonica) .

6° — A potenziare l'azione offensiva, ma non esplorativa, della ricognizione marittima e del naviglio cacciasommergibile, sia preso in esame ed attuato l'intervento di particolari reparti di bombardamento terrestre opportunamente dislocati in vicinanza delle coste.

Su quest'uso del bombardamento terrestre tra gli Stati Maggiori della Marina e dell'Aeronautica intercorrano intese ben chiare in relazione al problema dell'osservatore.

7° — I Capi di Stato Maggiore della R. Marina e della R. Aeronautica facciano conoscere le disposizioni prese.

F/to MUSSOLINI

SUPERMARINA

Prot. N. 14936
Segreto

15 Luglio 1941-XIX

ARGOMENTO: *Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili.*

AL SUPERESERCITO

e, per conoscenza:

COMANDO SUPREMO

SUPERAEREO

Riferimento dispaccio 40085 in data 5 luglio c.a. del Comando Supremo.

Il Comando Supremo con dispaccio al quale si fa riferimento ha disposto che Reparti da ricognizione terrestre concorrano alla vigilia antisommergibile delle zone costiere del traffico allo scopo di ridurre i molti compiti che già assolve la ricognizione marittima e che a lungo andare finirebbero per compromettere l'efficienza.

Tale vigilanza si effettua attualmente lungo una fascia di circa 10 miglia di ampiezza dalle coste nei seguenti tratti:

- coste del Tirreno da Messina a Genova;
- coste della Sicilia da Messina a Palermo da un lato ed a Capo Passero dall'altro;
- coste Joniche della Calabria da Capo dell'Armi a Capo Colonna;
- coste Adriatiche da Capo S. Marina di Leuca alla Punta di Manacore (Gargano);
- coste della Sardegna da S. Antioco a Cagliari e da Capo Carbonara a Olbia.

Si fa noto che le ricognizioni lungo le zone di traffico costiere debbono:

- essere effettuate con intensità commisurata alla situazione locale e comunque nel numero massimo di due al giorno;
- essere stabilite a criterio dei Comandi Costieri della R. Marina ai quali compete determinare l'ampiezza della zona da vigilare e, che pertanto per l'esecuzione delle ricognizioni dovranno comunicare direttamente coi Comandi dei Reparti di O.A.

— i velivoli incaricati della vigilanza antisommergibile, qualora le loro caratteristiche lo consentono, dovrebbero essere armati con due bombe antisommergibili da Kg. 160 e con quattro a.s. da Kg. 50. Qualora non sia possibile portare tale armamento, ai velivoli verrebbe assegnato il solo compito di scoperta e segnalazione.

Si prega codesto Superesercito voler comunicare entro quali limiti potrebbe concorrere con i velivoli da ricognizione terrestre alla vigilanza antisommergibile ed i Reparti ai quali verrebbero eventualmente affidati tali compiti.

Si fa riserva di comunicare le modalità secondo le quali dovrebbe effettuarsi la vigilanza antisommergibile non appena perverranno le notizie sopra richieste

p IL CAPO DI STATO MAGGIORE
sigla Rv

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B/3

Prot. IB/12719

P.M. Ae. 10 Luglio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili.*

SUPERMARINA

Mi riferisco al foglio n. 400855/Op. del Comando Supremo, datato 5 luglio corrente.

Allo scopo di avere disponibili, nel minor tempo possibile, alcuni nuclei da bombardamento per l'intervento contro forze navali le quali entrassero improvvisamente in azione nelle vicinanze delle nostre coste peninsulari ed insulari ho disposto che vengano designati presso le Squadre 1^a, 3^a e 4^a e presso l'Aeronautica dell'Albania, alcuni Reparti da B.T. col compito di prima difesa contro attacchi navali.

Una sezione di tali Reparti — sezione che sarà permanentemente in allarme con lo speciale munizionamento a bordo — sarà ora destinata a potenziare l'azione offensiva contro sommergibili, così come è previsto al n. 6 del foglio a riferimento.

È evidente che le Sezioni suddette non potranno intervenire efficacemente nella difesa se non a patto che vengano tempestivamente chiamate ad agire contro un bersaglio bene individuato. Poichè il compito della scoperta è affidato, di regola, alla Ricognizione Marittima od alle navi di scorta, proporrei che la R. Marina comunicasse alla G.U. Aerea, mezzo R.T. o più semplicemente a mezzo telefono valendosi dei Comandi M.M. vicini, i segnali di scoperta e la richiesta di intervento.

In attesa di far conoscere l'ubicazione delle sezioni da B.T. che saranno tenute in allarme per la difesa contro sommergibili, prego volermi precisare se i concetti ora espressi, circa le modalità di intervento sono condivisi da Supermarina.

Riterrei, infine, che, almeno inizialmente, non sia necessario impegnare Ufficiali Osservatori R.M. presso le varie sezioni sopra accennate, in quanto la loro opera potrebbe essere utilizzata soltanto in rare circostanze.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

SUPERMARINA

Prot. N. 15413

20 Luglio 1941-XIX

Segreto

ARGOMENTO: *Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili.*

AL SUPERAEREO

Riferimento foglio 1B/12719 del 10 luglio.

1°) Si concorda con i criteri espressi nel foglio di riferimento circa i collegamenti tra G.U. Aeree e Comandi M.M. vicini per l'intervento dei reparti da bombardamento terrestre contro sommergibili nemici.

2°) Per rendere tali collegamenti più rapidi si prospetta l'opportunità che i Comandi M.M. siano autorizzati a comunicare le notizie relative agli avvistamenti in questione direttamente anche agli aeroporti della zona di giurisdizione sui quali risiederanno i reparti destinati all'impiego contro i sommergibili.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Arturo Riccardi

COMANDO SUPERIORE AVIAZIONE
PER IL REGIO ESERCITO
Ufficio Operazioni

N° 22353
Segreto

P.M. Ae-3, 18 Luglio 1941-XIX

OGGETTO: *Difesa del traffico contro i sommergibili.*

ALLO STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

P.M. Ae-10

e, per conoscenza:

AL COMANDO SUPREMO
AL SUPERMARINA

P.M. 21
P.M.

Riferimento F°. 14936 del 15.7.1941 del Supermarina.

1. — Con i reparti da O.A. dipendenti è, di massima, possibile effettuare vigilanza o sorveglianza antisommergibile a distanza ravvicinata dalle coste (10 miglia). Tale compito potrà essere eventualmente esteso a tutta la fascia costiera descritta nel foglio a riferimento mediante opportuni spostamenti di intere squadriglie da O.A. o di sezione O.A. da aeroporti centrali verso aeroporti di più favorevole ubicazione.

2. — La reale difficoltà per lo svolgimento di quanto sopra è legata all'impiego degli osservatori R.E.; impiego che darebbe luogo ad inconvenienti per l'incompetenza che tali osservatori hanno in materia marittima.

3. — Possono di conseguenza essere prospettate le seguenti soluzioni:

a) impiego di osservatori R.M. su velivoli terrestri da O.A.

b) impiego di osservatori R.E., previa frequenza di breve, apposito corso di addestramento.

4. — A parere di questo Comando, la soluzione legata all'impiego degli osservatori R.M. appare, almeno per il momento, la più pratica perchè di immediata attuazione.

5. — L'attività in argomento verrebbe effettuata per la quasi totalità del percorso costiero con velivoli Ca 311 i quali posseggono qualità idonee al trasporto di adatto munizionamento antisommergibile di caduta.

Si sottopone quanto sopra alle decisioni di codesto Stato Maggiore.
In conseguenza, per la parte esecutiva, saranno presi accordi con il
Comando Superiore Aviazione R. Marina

IL COMANDANTE SUPERIORE AVIAZIONE PER IL R.E.

(Gen. di B.A. — G. Del Lupo)

F/te Del Lupo

SUPERMARINA

Prot. N. 16871

3 Agosto 1941-XIX

Segreto

ARGOMENTO: *Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili.*

ALLO STATO MAGGIORE R. ESERCITO

COMANDO SUPREMO AVIAZIONE - Uff. Operazioni

P.M. Ae-30

e, per conoscenza:

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA

P.M. Ae-10

COMANDO SUPREMO

P.M. 21

Riferimento foglio n. 22353 in data 18 luglio u.s.

Circa le soluzioni prospettate al comma 3° del suddetto foglio si fa presente che:

a) Non è possibile l'impiego di Osservatori della R. Marina su velivoli terrestri da O.A. essendo il numero degli Osservatori stessi appena sufficiente per le necessità d'impiego della r.m.;

b) Il compito che gli Osservatori del R. Esercito dovrebbero svolgere per la sorveglianza a.s. delle zone del traffico marittimo costiero è molto semplice poichè consiste nel navigare sempre in vista di coste e segnalare a mezzo radio gli avvistamenti di sommergibili nemici dopo averli attaccati con bombe a.s. — Non si ritiene pertanto necessario che gli Ufficiali del R. Esercito incaricati di tale compito debbano frequentare un apposito corso addestrativo che, per quanto breve, porterebbe sempre come conseguenza un periodo di tempo alquanto lungo prima di poter realizzare l'impiego dei Reparti da O.A. per lo speciale compito in argomento. Si ritiene sufficiente che gli Ufficiali Osservatori del R. Esercito destinati presso i Reparti che saranno incaricati della sorveglianza anti-sommergibile siano inviati presso gli Aeroporti della r.m. più prossimi alla località nella quale si trova il Reparto da O.A. presso il quale prestano servizio per compiervi due o tre voli con gli idro incaricati della vigilanza a.s. insieme agli Ufficiali Osservatori della R. Marina.

Qualora la proposta alla quale è fatto cenno al comma b) fosse approvata potrebbe essere interessato Esercitarvi di prendere diretti accordi con Marina.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Sansonetti

COMANDO SUPREMO
Ufficio Operazioni Sez. Occiden.

Prot. N. 10188/Op.
Segreto

5 Luglio 1941-XIX

OGGETTO: *Informazioni circa probabili azioni aeree inglesi su centri industriali dell'alta Italia.*

A SUPERAEREO
ALLO S.M. DIFESA TERRITORIO

e, per conoscenza:

AL MINISTERO GUERRA - Gabinetto
A SUPERESERCITO
A SUPERMARINA

Buona fonte a contatto di elementi diplomatici inglesi in Svizzera riferisce di aver da essi appreso che:

«Molto probabilmente l'aviazione inglese bombarderà i centri industriali dell'alta Italia: Milano, Torino, Genova. I bombardamenti saranno effettuati in grande stile. In Inghilterra si va completando l'arrivo dal Canada e da altri Dominions di apparecchi con relativi piloti, destinati a sferrare la grande offensiva contro la Germania e contro l'Italia.»

Superaereo e S.M. Difesa Territorio, ciascuno per la propria competenza, provvedano a perfezionare le organizzazioni esistenti al fine di assicurare il pronto e sicuro funzionamento, rispettivamente, della difesa aerea e della difesa contraerea.

Prego riferire entro il 15 corrente.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Ugo Cavallero

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/4519 Allegati 1

P.M. Ae. 10, 14 Luglio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: Informazioni circa probabili azioni aeree inglesi sui centri industriali dell'Alta Italia.

AL COMANDO SUPREMO

In previsione di attacchi aerei ai centri nazionali, questo S.M. ha da tempo in corso provvedimenti intesi a perfezionare le possibilità della difesa aerea sia di notte che di giorno.

Le disposizioni definitive, che riflettono la entità delle forze aeree destinate alla difesa aerea, le dipendenze d'impiego delle forze stesse, nonché il complesso dei collegamenti necessari per il servizio di difesa, sono state diramate col foglio N. 1-C/4340 del 9 c.m., che viene rimesso, in allegato, a codesto Comando Supremo.

Lo stesso foglio contempla altresì disposizioni intese ad assicurare l'intervento contro attacchi navali alle coste e contro sommergibili.

Si fa presente che nella riunione dei rappresentanti degli Stati Maggiori interessati, avvenuta il 12 c.m. presso codesto Comando Supremo, è stato constatato il completo accordo sull'interpretazione delle direttive circa la collaborazione fra difesa aerea e contraerea, di cui ai fogli N. 8477/0P in data 21 aprile c.a. e N. 9683 in data 23 maggio c.a. di codesto Comando Supremo.

Saranno pertanto diramate ai comandi dipendenti successive disposizioni relative alla predetta collaborazione, secondo gli accordi presi nella riunione di cui sopra.

Si ritiene pertanto che sarà assicurato l'efficace intervento della caccia a difesa dei centri industriali nazionali, secondo quanto prospettato da codesto Comando Supremo col foglio a riferimento.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-0/4340 Allegati 1

P.M. Ae.10, 9 Luglio 1941-XIX

OGGETTO: Difesa aerea del territorio nazionale.

AL COMANDO DELLA 1a SQUADRA AEREA	P.M. Ae I
AL COMANDO DELLA 2a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 2
AL COMANDO DELLA 3a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 3
AL COMANDO DELLA 4a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 4
AL COMANDO DELLA 5a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 7
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	P.M. Ae 9
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	P.M. Ae 5
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	P.M. Ae 6
AL COMANDO DELLE FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	P.M. Ae 8

e, per conoscenza:

AL COMANDO DELLA 1a Z.A.T.	MILANO
AL COMANDO DELLA 2a Z.A.T.	PADOVA
AL COMANDO DELLA 3a Z.A.T.	ROMA
AL COMANDO DELLA 4a Z.A.T.	BARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA LIBIA	P.M. Ae 7

Allo scopo di conferire una maggiore efficienza alla difesa contro attacchi aerei al territorio nazionale metropolitano e contro attacchi navali alle coste nazionali, saranno attuati i provvedimenti qui di seguito riportati:

A) DIFESA AEREA DEL TERRITORIO

1° — Tutti i reparti da caccia dislocati sui vari aeroporti di schieramento oltre agli altri incarichi operativi e addestrativi ad essi assegnati, hanno anche il compito di concorrere alla difesa aerea del territorio.

2° — Tutta la forza da caccia presente e disponibile su un aeroporto può, nell'eventualità di un allarme aereo, essere impiegata nell'azione difensiva.

Però, perchè in ogni momento possa essere assicurato l'intervento immediato della caccia, un'aliquota pari ad un terzo della forza presente su ciascun aeroporto dovrà normalmente essere mantenuta in servizio di allarme.

Tale aliquota potrà eventualmente essere ridotta, per assolvere altre necessità operative o addestrative *ma non dovrà mai scendere al disotto di tre velivoli*.

Questa minima aliquota deve quindi ritenersi destinata costantemente alla difesa aerea del territorio.

3° — Il più elevato in grado o più anziano fra i Comandanti dei reparti caccia dislocati su un aeroporto, per l'assolvimento delle particolari attribuzioni inerenti alla difesa aerea del territorio, si avvale degli uffici e del personale del proprio Comando, che assume, per soli compiti di difesa aerea, la denominazione di *Comando Intercettori*.

Ciascun *Comando Intercettori* ha la responsabilità della difesa diretta dei centri nazionali vicini alla sede, ma essendo la sua attività difensiva, in relazione alle possibilità del momento, baderà a tutto il territorio compreso nel raggio pratico di autonomia dei velivoli in dotazione. Ciò anche se si verifica interferenza territoriale con l'attività aerea di altri Comandi Intercettori.

4° — *Il Comando Intercettori:*

— provvede all'addestramento ed all'impiego, per la difesa aerea del territorio, dei reparti dipendenti;

— istituisce turni di servizio fra il personale del Comando in modo che sia *assicurata in qualunque momento* la perfetta funzionalità del Comando stesso;

— per il periodo che va dall'alba al tramonto, suddivide le forze da caccia a disposizione per tale servizio in due nuclei, dei quali uno costituito da velivoli mantenuti costantemente in allarme ed uno formato con i restanti velivoli che sarà impiegato per altri incarichi bellici o per l'addestramento;

— durante la notte, quando il servizio di caccia notturna è previsto per la sua base, si vale del reparto di velivoli appositamente attrezzati e del personale designato a tale servizio;

— in caso di segnalato avvistamento di velivoli nemici, ordina la immediata partenza degli apparecchi su allarme; dispone per approntare rapidamente i rimanenti velivoli; riceve dal Comando D.I.C.A.T. o da altre fonti le notizie sul nemico; trasmette ai propri velivoli in volo e all'Ufficio Difesa del Comando da cui dipende tutte le informazioni in suo possesso; regola, infine, per quanto gli è consentito, l'azione dei suoi velivoli.

5° — Presso il più elevato Comando di reparti da caccia (Comando Caccia, Comando di Stormo o di Gruppo) dipendente da un Comando di Squadra (o di Z.A.T. o di Aeronautica) si costituirà un Ufficio Difesa col compito di provvedere all'organizzazione ed al funzionamento della difesa aerea del territorio di competenza della Squadra (o Z.A.T., o Aeronautica) da cui il detto Comando dei reparti caccia dipende.

In particolare detto Comando, avvalendosi del proprio *Ufficio Difesa*:

— sovrintende all'addestramento ed all'impiego dei Comandi Intercettori dipendenti, controllandone l'attività;

— mantiene stretto collegamento con gli organi della D.I.C.A.T. del territorio di propria giurisdizione;

— in caso di impiego bellico, a seconda dell'entità delle forze nemiche e della loro posizione, quale risultano dalle segnalazioni di avvistamento che gli pervengano, può assumere, a suo giudizio, la direzione dell'azione tattica, quando ad essa partecipano elementi di due o più Comandi Intercettori e manovrare le forze a disposizione sui vari aeroporti, siano esse ancora a terra o già in volo.

6° — Quando il più elevato Comando dei Reparti da caccia dipendenti da un Comando di G.U. si identifica con il più elevato dei Comandi dei reparti da caccia dislocati su un aeroporto (ad esempio: Comando 52° Stormo — Ciampino Sud — 3^a SQUADRA — Comando 3° Gruppo — Grottaglie — 4^a SQUADRA — ecc.), il Comando Intercettori viene costituito presso il Comando immediatamente in sottordine.

7° — Per assicurare il funzionamento degli Enti preposti alla difesa aerea territoriale verranno stabiliti i collegamenti specificati nell'allegato 1° al presente foglio.

8° — I Comandi Intercettori dovranno essere organizzati nel più breve tempo possibile nelle seguenti località:

TORINO	PISA	COMISO
MILANO	ROMA	PANTELLERIA
GENOVA	NAPOLI	MONSERRATO
NOVI LIGURE	BRINDISI	ALGHERO
ALBENGA	LECCE	TRIPOLI
SARZANA	TARANTO	BENGASI
TREVISO	PALERMO	TIRANA
UDINE	CATANIA	ARAXOS
GORIZIA	TRAPANI	RODI

ed, in tempo successivo, su tutti gli altri aeroporti che diverranno sede di reparti da caccia

9° — Per la difesa aerea del territorio contro attacchi notturni, sono

costituite sezioni da caccia notturna in servizio su allarme, schierate a difesa diretta delle più importanti località d'interesse aeronautico.

L'intervento di tali sezioni è deciso dal Comando Intercettori caccia; ma, dovendo l'intervento stesso conciliarsi con quello delle artiglierie c.a., la caccia dovrà essere impiegata con modalità particolari, che terranno conto degli accordi stipulati fra i Comandi di Grande Unità ed i Comandi Difesa Territoriale, per ciascuna località da difendere.

Fino ad oggi sono state costituite le seguenti sezioni per la difesa delle località accanto a ciascuna segnate:

— Linate	per la difesa di	MILANO
— Albenga	» » » »	GENOVA - SAVONA
— Caselle	» » » »	TORINO
— Genova	» » » »	GENOVA
— Treviso	» » » »	VENEZIA - MONFALCONE
— Ciampino Sud	» » » »	ROMA
— Capodichino	» » » »	NAPOLI
— Sarzana	» » » »	SPEZIA
— Bari	» » » »	BARI
— Brindisi T.	» » » »	BRINDISI
— Grottaglie	» » » »	TARANTO
— Castel Benito	» » » »	TRIPOLI
— Bengasi	» » » »	BENGASI
— Trapani	» » » »	TRAPANI
— Catania	» » » »	CATANIA
— Reggio Calabria	» » » »	MESSINA - REGGIO C.
— Monserrato	» » » »	CAGLIARI
— Valona	» » » »	VALONA
— Tirana	» » » »	DURAZZO-TIRANA
— Marizza	» » » »	RODI
— Gaddura	» » » »	RODI

Le predette sezioni intervengono in modo indipendente data la difficoltà esistente allo stato attuale dell'attrezzatura e dell'addestramento, di sviluppare azioni complesse svolte da elementi di sezioni diverse.

B) DIFESA CONTRO ATTACCHI NAVALI

Per assicurare la possibilità di tempestivo intervento offensivo contro unità navali avversarie, ad alcuni reparti da bombardamento dipendenti dai Comandi della 1^a - 3^a - 4^a Squadra e dal Comando Aeronautica Albania, su designazione dei rispettivi Comandi di G.U. che ne daranno

comunicazione allo S.M., sarà affidato il compito del primo intervento, per contrastare attacchi navali che si delineassero o si effettuassero contro le nostre coste.

A ciascuno dei Comandi dei predetti reparti sarà assegnato un settore, entro i limiti del quale il reparto stesso dovrà *normalmente* agire. Tali settori dovranno di massima corrispondere a quelli previsti dai progetti già in atto per la difesa costiera.

Ciascuno di detti Comandi:

— provvede all'addestramento ed all'impiego per il particolare compito del reparto dipendente;

— istituisce turni di servizio tra il personale del Comando, in modo che sia assicurata in qualsiasi momento la funzionalità del Comando stesso;

— suddivide — sia per le ore diurne che per quelle notturne — l'unità alle sue dipendenze in due nuclei, dei quali uno mantenuto costantemente in posizione di allarme ed uno impiegato per il normale addestramento;

— nel caso venga segnalato il delinearsi o il pronunciarsi di un'offesa navale contro obiettivi compresi nel settore di propria competenza, ordina l'immediato approntamento alla partenza del nucleo su allarme; ne dispone la partenza, o di propria iniziativa — qualora abbia precisi elementi per indirizzare l'azione dei velivoli — o su ordine dei Comandi Superiori; dispone per l'effettuazione delle esplorazioni che eventualmente risultassero necessarie; appronta rapidamente gli altri velivoli disponibili; riceve dai Comandi Superiori o da altre fonti le notizie sul nemico; trasmette ai propri velivoli in volo tutte le informazioni che giungessero a sua conoscenza; regola, infine, per quanto gli è consentito, l'azione dei suoi velivoli;

— nel caso venga segnalato il delinearsi o il pronunciarsi di un'offesa navale contro obiettivi compresi in settori adiacenti a quello di sua competenza, dispone l'immediato approntamento di tutti i velivoli disponibili e si tiene pronto a dare esecuzione agli ordini che gli pervenissero dai Comandi Superiori;

— i velivoli del nucleo in posizione di allarme saranno predisposti per caricare munizionamento di grosso calibro. Una congrua aliquota di tale munizionamento sarà tenuta sul campo, in condizioni di poter essere caricata sui velivoli nel più breve tempo possibile.

Nota: I provvedimenti di cui sopra sono intesi come integrazione delle disposizioni per la Difesa delle Coste, di cui alla pubblicazione riservata mod. 12 «Istruzione per la Difesa delle Coste». I Comandi interessati alla applicazione delle presenti disposizioni dovranno

aggiornare opportunamente i progetti per la Difesa delle Coste.

C) ATTACCHI AI SOMMERGIBILI

I reparti da bombardamento di cui sopra, destinati a contrastare attacchi navali, dovranno avere anche il compito di attacco ai sommergibili per la protezione del nostro traffico marittimo.

Pertanto nel nucleo di allarme, previsto per ognuno di tali reparti, dovrà essere compresa una sezione di due velivoli, destinati all'azione contro sommergibili.

I Comandi della 5^a Squadra Aerea, dell'Aeronautica Sardegna, Sicilia ed Egeo, provvederanno a costituire sezioni per l'azione antisommergibili nell'interno dei Reparti B.T. che sono tenuti pronti su allarme contro navi, per le normali esigenze operative.

Il Comando della 5^a Squadra Aerea terrà in servizio di allarme due sezioni, una per la protezione di quello facente capo al porto di Bengasi.

Tutte le sezioni antisommergibili dovranno avere le bombe a bordo per l'intera durata del turno di allarme.

Le predette sezioni non hanno compiti esplorativi, ma dovranno intervenire solo in caso di richiesta da parte dei Comandi Marina.

Pertanto, non appena definiti gli accordi in corso con la R. Marina, verranno rese note le modalità dei collegamenti con i Comandi Marina per la trasmissione delle richieste d'intervento.

I Comandi di G.U. interessati comunichino al più presto l'ubicazione delle sezioni designate per i compiti anzidetti.

D) COORDINAMENTO DELLA DIFESA

I Comandi di G.U. (Squadra — Z.A.T. — Aeronautica) avvalendosi di dipendenti *Uffici Operazioni e Addestramento*:

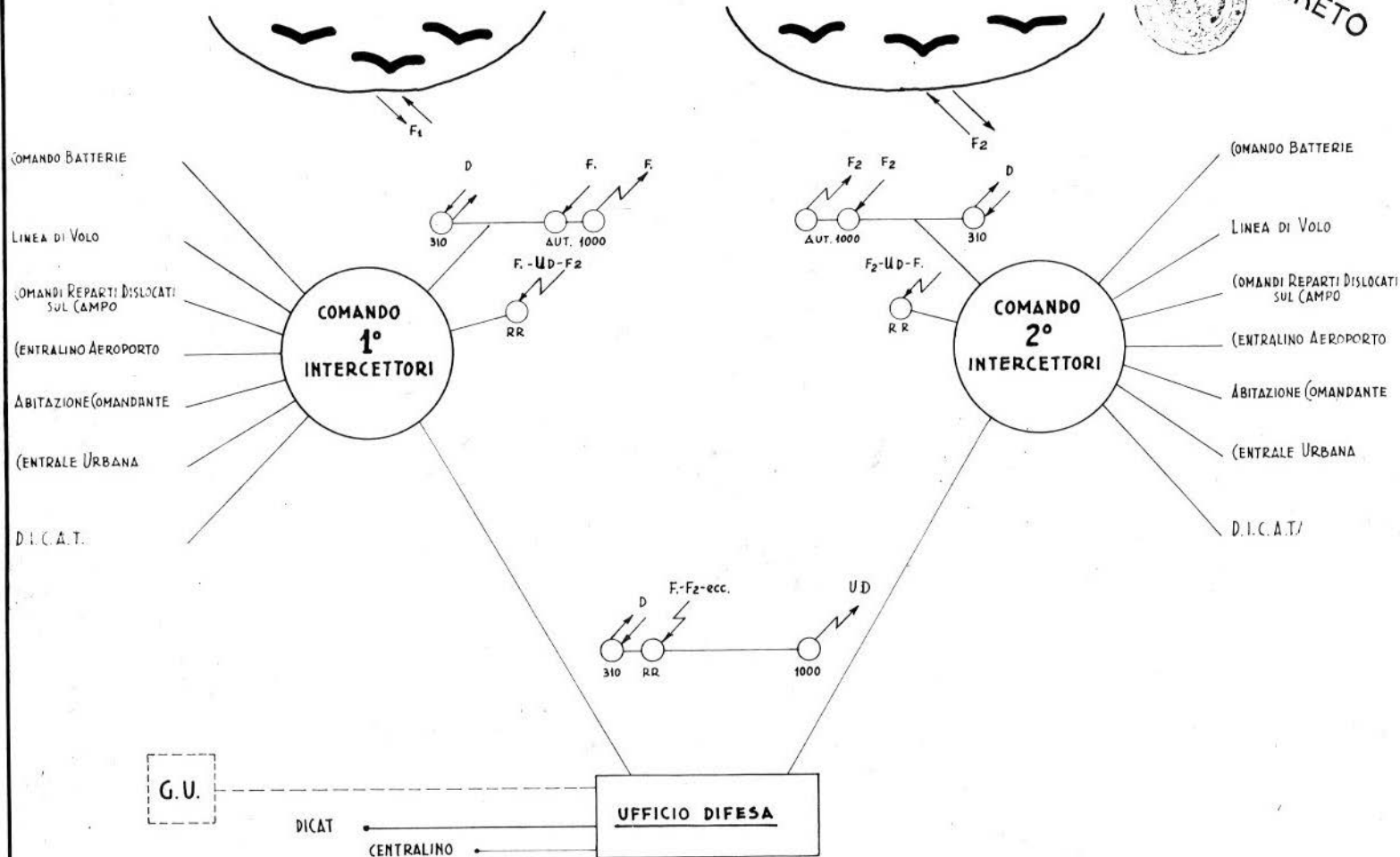
- controllano l'attività ed il funzionamento dei reparti caccia destinati alla difesa del territorio e di quelli da bombardamento incaricati della difesa contro attacchi navali, da essi dipendenti;

- controllano l'organizzazione e la funzionalità dei collegamenti necessari per il miglior assolvimento dei particolari servizi in questione;

- emanano tutte le norme di dettaglio necessarie per la integrazione delle direttive oggetto del presente ordine.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

DIFESA AEREA DEL TERRITORIO — COLLEGAMENTI



STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Messaggio in arrivo

N. 6007
Segreto

DATA 20 Luglio 1941
IN CHIARO PER T. S.

TRASMESSO DA Comando Supremo (Spanò)
RICEVUTO DA Tenente Forcina (Beghini)

ALLE ORE 1245
ALLE ORE 1245

PROVENIENTE DA COMANDO SUPREMO

Lì 20/7/1941 da Comando Supremo per Superesercito — Supermarina
et Superaereo (telescrivente)

Numero 10289/Op././ Ore 1220 del 20 Luglio 1941././ Incomincia ././
Esiste una serie di indizi che fanno ritenere possibile tentativo di sbarco
inglese in Sicilia aut Italia meridionale ././ Intensificare misure vigilanza
et controllare tutte le misure inerenti alla difesa ././ Riferire provvedimenti
adottati ././

UGO CAVALLERO

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Messaggio in partenza

IN CHIARO PER TELESCRIVENTE
Segreto

DATA 21 Luglio 1941-XIX
ORA CONSEGNA 1345

A COMANDO SUPREMO

IB-13361 SUPERAEREO PUNTO Riferimento 10289/Op. data 20 corrente. Disposizioni generali per intervento su allarme adottate da Regia Aeronautica, di cui al foglio LC-4519 trasmesso Comando Supremo in data 14 luglio u.s., si ritengono sufficienti per fronteggiare minaccia improvvisa, che sarebbe forzatamente di lieve entità, contro nostre coste. Tentativi sbarco in grande verrebbero preventivamente segnalati dalle formazioni aeree ordinarie aut da alte fonti et sempre in tempo per concentrare su qualunque punto della costa la massa dei Reparti bombardamento dalle sedi metropolitane. Ritienesi utile rivedere, per ulteriore perfezionamento, sistema avvistamenti et collegamenti difesa costiera.

GENERALE PRICOLO

COMANDO SUPREMO
I° Reparto
Ufficio Operazioni Scacchiere Occidentale

Prot. N. 10464/Op.
Segreto

16 Agosto 1941 - XIX

OGGETTO: *Difesa costiera della Sicilia e dell'Italia Meridionale.*

AL MINISTERO DELLA GUERRA - Gabinetto
ALLO S.M. R. ESERCITO
ALLO S.M. R. MARINA
ALLO S.M. R. AERONAUTICA

A seguito del foglio n. 102220 dell'11 luglio e del telesscritto 10289 in data 20 luglio di questo Comando Supremo (qui allegati in copia per Ministero Guerra — Gabinetto) necessita che il potenziamento della difesa costiera della Sicilia e dell'Italia Meridionale, sia urgentemente integrato con i provvedimenti qui di seguito elencati;

1°) Avvistamento ravvicinato da parte della rete semaforica della R. Marina e dei servizi di osservazione e pattugliamenti fissi e mobili della difesa.

a) S.M. R. Esercito e S.M. R. Marina concordino e concretino al più presto:

— le modalità per le segnalazioni reciproche (specie per quanto concerne le «navi non riconosciute») in modo da ridurre quanto possibile gli accertamenti gerarchici che possono ritardare oltre misura l'intervento dei mezzi di difesa;

— i collegamenti necessari per rendere tempestive ed efficaci le reciproche segnalazioni: collegamento diretti a mezzo telesscrivente tra Superesercito e Supermarina— collegamento diretto (escludendo mezzi radiotelefonici) tra capi settori semaforici e comandanti settori difesa.

b) Ministero Guerra provveda ad impartire disposizioni affinché le richieste di personale e materiali per i collegamenti di cui trattasi siano soddisfatte con ogni possibile sollecitudine.

2°) Concorso dell'Aeronautica all'avvistamento ravvicinato ed alla difesa antinave.

Le disposizioni di cui alla circolare di Superaereo IC/4340 del 9 luglio u.s. siano perfezionate mediante accordi con Superesercito e Supermarina in modo da:

— definire entità ed ubicazione dei singoli nuclei da bombardamento «permanentemente in stato di allarme» nonchè i competenti comandi di difesa territoriale o di G.U. dell'Esercito che possono richiederne l'intervento;

— assicurare che, nella eventualità di richiesta contemporanea da parte di più comandi terrestri e marittimi, l'intervento di aerei possa avvenire nel più breve tempo possibile in tutti i settori minacciati;

— organizzare la tempestività di collegamenti tra i Comandi interessati.

3°) *Concorso dell'Aeronautica al tiro antinave notturno delle batterie terrestri.* Superesercito e Superaereo studino e, se possibile, attuino l'uso di artefizi atti ad illuminare, di notte, gli obiettivi navali delle batterie terrestri.

4°) *Dipendenze dei vari enti dell'Esercito e delle altre Forze Armate preposti alla difesa costiera.*

Superesercito, in accordo con Supermarina e Superaereo, inoltri urgenti proposte intese a perfezionare tali dipendenze e, soprattutto, a snellire l'intera organizzazione della difesa costiera.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. n. 1C/16103 Allegati 1
Segreto

P.M. 3300, 10 Settembre 1941-XIX

OGGETTO: Difesa costiera della Sicilia e dell'Italia Meridionale.

ALLO STATO MAGGIORE R. ESERCITO	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA	SUA SEDE
AL MINISTERO DELLA GUERRA - S.M. per la Difesa del territorio - Ufficio Protezione Antiaerea e difesa coste	SUA SEDE
e, per conoscenza:	
AL COMANDO SUPREMO	SUA SEDE

Con riferimento al foglio n. 10464 in data 16 agosto u.s. del Comando Supremo ed a seguito della circolare di questo Superaereo n. 1C/4340 in data 9 luglio u.s. trasmessa per conoscenza con foglio n. 1C/4485 in data 13 luglio u.s., si allega un elenco dei reparti da B.T. che mantengono permanentemente nuclei su allarme per la difesa delle coste.

Si prega di confermare gli Enti autorizzati a richiedere l'intervento dei predetti nuclei su allarme, per i vari tratti di litorale, e di realizzare i collegamenti telefonici fra i predetti Enti e i corrispondenti Comandi di G.U. e reparti elencati nell'allegato.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

Allegato al foglio n. 1-C/6103 del 10-9-41

DIFESA DELLE COSTE

**REPARTI CHE MANTENGONO NUCLEI SU ALLARME PER AZIONI
CONTRO ATTACCHI NAVALI ALLE COSTE E SETTORI COSTIERI DI
COMPETENZA**

	LITORALE ASSEGNATO PER LA DIFESA	ENTI AI QUALI COMPETE LA DIFESA DEL LITORALE
<i>1^a SQUADRA AEREA:</i> 7° Stormo Aeroporto Cameri	Dal confine francese alla punta del Mesco	Comando Difesa Territoriale di Genova
<i>3^a SQUADRA AEREA:</i> 46° Stormo Aeroporto di Pisa	<p>Dalla punta del Mesco alla foce del Torrente Parmignola</p> <p>Dalla foce del Torrente Par- mignola alla foce del Chiaro- ne (escluso il tratto fra Torre Nuova e la foce della Cornia Vecchia) e isola Gorgona</p> <p>Arcipelago Toscano (meno l'i- sola Gorgona) e tratto di lito- rale fra Torre Nuova e la fo- ce della Cornia Vecchia</p>	<p>Comando Piazza M.M. di La Spezia</p> <p>Comando Difesa Territoriale di Firenze (Zona Militare di Pisa)</p> <p>Comando Zona M.M di Elba Piombino</p>
50° Grupo A ⁽¹⁾ Aeroporto di Viterbo	<p>Dalla foce del Chiarone alla foce del Garigliano e isole Pontine</p> <p>Dalla foce del Garigliano ad Acquafredda</p>	<p>Comando Difesa Territoriale di Roma (Zona Militare di Roma)</p> <p>Comando Difesa Territoriale di Napoli (Zona Militare di Napoli)</p>

(1) Il 150° Gruppo è in trasferimento dall'Egeo e si prevede che sarà pronto per l'impiego sull'aeroporto di Viterbo, entro il 10 di ottobre p.v.. Fino a tale data, in caso di necessità, potrà intervenire altro nucleo su allarme, su richiesta diretta allo Stato Maggiore R. Aeronautica — Superaereo.

<i>4^a SQUADRA AEREA:</i> 37° Stormo Aeroporto Lecce	<p>Da Acquafredda alla foce del torrente S. Nicola (escluso il tratto dalla foce della Cavala alla foce del Valanidi)</p> <p>Dalla foce del torrente S. Ni- cola alla foce del Chienti i isole di Cazza, Lagosta e Pe- lagosa (esclusi i tratti dalla fo- ce Gennarini alla spiaggia di Cappella Monticelli a sud di Pulsano e dalla spiaggia di Masseria Nuova, ad est della stazione di Turano, alla Torre Guaceto)</p>	<p>Comando Difesa Territoriale di Napoli (Zona Militare di Catanzaro)</p> <p>Comando difesa Territoriale di Bari (Zona militare di Bari)</p>
--	---	--

	Dalla foce Gennarini alla spiaggia di Cappella Monticelli a sud di Pulsano	Comando Piazza M.M. di Taranto
	Dalla spiaggia di Messeria Nuova, ad est della stazione di Turano alla Torre Guaceto	Comando Piazza M.M. di Brindisi
<hr/>		
<i>AERONAUTICA SICILIA:</i>		
43° Stormo Aeroporto Gerbini	{ Da Cefalù a Gela (tratto orientale) e isole adiacenti (escluso il tratto dalla foce dell'Itala alla foce del Mela) Dalla foce dell'Itala alla foce del Meladi Messina e Reggio	Comando Difesa Territoriale di Palermo
	Costa calabra: dalla foce del Covala alla foce del Valanidi	Comando Fortezza Costiera Calabria
		idem
10° Stormo Aeroporto Sciacca	{ Da Gela a Capo Granitola	Comando Difesa Territoriale di Palermo
	Pantelleria - Isole Palagie Pantelleria	Comando Zona M.M. di
9° Stormo 101° Gruppo A. Aeroporto Trapani	Da Capo Granitola a Cefalù e isole adiacenti di Palermo	Comando Difesa Territoriale
<hr/>		
<i>AERONAUTICA SARDEGNA</i>		
51° Gruppo A.. Aeroporto Alghero	{ Il litorale a nord del 40° parallelo e isole adiacenti (escluso il tratto da Cala di Psichina a Cala Razza di Giuncu e Arcipelago della Maddalena) Da Cala di Peschina a Cala Razza di Giuncu e Arcipelago della Maddalena	Comando Difesa Territoriale di Cagliari
36° Stormo Aeroporto Decimomannu	Il litorale a sud del 40° parallelo e isole adiacenti	Comando Difesa Territoriale di Cagliari
<hr/>		
<i>AERONAUTICA ALBANIA:</i>		
38° Stormo Aeroporto Tirana	Il litorale corrispondente alla giurisdizione territoriale del Comando Aeronautica della Albania	
<hr/>		
<i>AERONAUTICA EGEO</i>		
47° Stormo	Isole dell'Egeo	Comando Zona M.M. delle Isole Italiane dell'Egeo
<hr/>		

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio Difesa Area

Prot. N. I-C/6651

P.M. 3300, 30 Settembre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Difesa delle coste.*

ALLO STATO MAGGIORE DEL R. ESERCITO	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA	SUA SEDE
AL MINISTERO DELLA GUERRA - S. M. per la Difesa del Territorio - Ufficio Protezione Antiaerea e Difesa Coste	SUA SEDE
e, per conoscenza:	
AL COMANDO SUPREMO	SUA SEDE

A seguito e parziale modifica del foglio n. Al-C/6103 in data 10 corrente, si comunica che il tratto di litorale di competenza della Piazza M.M.di La Spezia, che si estende dalla punta del Mesco alla foce del Torrente Parmignola, deve intendersi assegnato, per la difesa delle coste, alla Prima Squadra Aerea anzichè alla Terza. Resta pertanto designato per l'intervento su allarme nel tratto di litorale predetto, il 7° Stormo B.T. — Aeroporto di Cameri.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Area

Prot. N. 1-C/6191

Segreto

P.M. 3300, 13 Settembre 1941-XIX

OGGETTO: *Sezione contro sommergibili.*

ALLO STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA	SUA SEDE
e, per conoscenza:	
AL COMANDO SUPREMO	SUA SEDE
AL MINISTERO DELLA GUERRA - S.M. per la	
Difesa del Territorio - Ufficio Protezione	
Antiaerea e Difesa Coste	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE R. ESERCITO	SUA SEDE

Seguito foglio n° 1-C/6103 del 10 corrente.

Le sezioni destinate a svolgere azioni contro sommergibili, costituite in base alla circolare n. 1-C/4340 del 9 luglio c.a. di questo Superaereo (trasmessa con foglio n. 1-C/4519 del 14 luglio al Comando Supremo e con foglio n. 1-C/4485 del 13 luglio agli Stati Maggiori interessati), sono dislocate negli aeroporti sottonotati e dipendono per l'impiego dai Comandi a fianco specificati.

<i>1a Squadra Aerea</i>	
Aeroporto di Cameri	— 7° Stormo B.T.
<i>3a Squadra Aerea</i>	
Aeroporto di Pisa	— 46° Stormo B.T.
Aeroporto di Viterbo	— 50° Gruppo A.B.T.
<i>4a Squadra Aerea</i>	
Aeroporto di Lecce	— 37° Stormo B.T.
<i>Aeronautica Albania</i>	
Aeroporto di Tirana	— 38° Stormo B.T.
<i>Aeronautica Sicilia</i>	
Aeroporto di Sciacca	— 10° Stormo B.T.
Aeroporto di Gerbini	— 43° Stormo B.T.
<i>Aeronautica Sardegna</i>	
Aeroporto di Alghero	— 51° Gruppo A.B.T.

Aeronautica Egeo

Aeroporto di Gadurra

— 47° Stormo B.T.

5a Squadra Aerea

Settore Ovest

Aeroporto di C. Benito

— 98° Gruppo B.T.

Aeroporto di C. Benito

— 236a Squadriglia B.a.T.

Settore Centrale

Aeroporto Bengasi

— 239a Squadriglia B.a.T.

Settore Est

Aeroporto di Barce

— 13° Stormo B.T.

Aeroporto di Martuba

— 8° Stormo B.T.

Pregasi comunicare quali comandi Marina sono autorizzati a richiedere l'intervento delle singole sezioni e con quale mezzo l'intervento stesso sarà richiesto.

Si fa presente che la sezione dislocata sull'Aeroporto di Viterbo sarà pronta per l'impiego entro il 10 ottobre p.v. Fino a tale data in caso di necessità, sarà fatta intervenire nella zona di sua competenza, altra sezione, su richiesta di Supermarina a questo Superaereo.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Gen. Santoro

SUPERMARINA

Prot. N° 17534

11 Agosto 1941 Anno XIX

Segreto

ARGOMENTO: *Caccia intercettori per la difesa della base di Taranto.*

AL SUPERAEREO

Marina Taranto informa che in questi ultimi tempi si sono verificati frequenti incursioni di ricognitori nemici su quella base e che i velivoli G.50 levatisi su allarme da Grottaglie non hanno mai potuto intercettare i velivoli nemici, malgrado siano sempre partiti tempestivamente.

Per quanto sopra è data l'importanza della base di Taranto nella quale sono normalmente dislocate importanti aliquote della nostra flotta si prega esaminare la possibilità di destinare all'Aeroporto di Grottaglie reparti di Re.2002 o di Mc.202, quando velivoli di tali tipi entreranno in servizio, poichè risulta che tali tipi di velivoli avranno caratteristiche di velocità e di salita superiori ai Mc.200 ed ai G.50 attualmente dislocati a Grottaglie.

p IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Sansonetti

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. 1-C/5547

Segreto

P.M. 3300, 20 Agosto 1941-XIX

Risposta al foglio data 11-8-41 N. 7534

OGGETTO: *Caccia intercettori per la difesa della base di Taranto.*

AL SUPERMARINA

Riferimento al foglio 17534 in data 11 agosto.

La mancata presa di contatto con i ricognitori nemici, da parte dei velivoli posti alla difesa di Taranto, è da attribuirsi principalmente alla insufficiente e troppo ristretta rete di avvistamento sul mare.

L'inconveniente lamentato per Taranto si ripete per tutti gli altri nostri centri costieri e non può essere certamente eliminato con l'impiego di velivoli a caratteristiche di salita e velocità leggermente superiori a quelle attuali.

È noto, infatti, che la tattica dei caccia di difesa deve basarsi su una maggiore quota, che consenta le raffiche in affondata, rispetto alla quota degli incursori nemici. Ciò impone che l'allarme venga dato in anticipo di quel tanto, che consenta al velivolo da caccia di trovarsi sul cielo dell'obiettivo ad una quota superiore a quella del nemico, quando questo vi giunge. Altrimenti l'inseguimento, effettuato nella fase di salita, ha ben scarse probabilità di riuscita, per l'insufficiente scarto di velocità tra i vari tipi dei moderni velivoli. Lo dimostra il fatto della grande quantità dei mezzi d'avvistamento al largo e della perfezione dei collegamenti a cui si è arrivati presso altri paesi belligeranti per assicurare la difesa dei centri costieri.

Nel caso particolare di Taranto, le considerazioni di cui sopra hanno ancor maggior valore, in quanto si tratta normalmente di ricognitori isolati, che navigano a quote molto alte.

Si osserva, infine, che la distribuzione dei velivoli di tipo Re.2002 e Mc.202 ai Reparti è appena all'inizio e che viene effettuata gradualmente, tenendo conto delle esigenze dei vari scacchieri operativi.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
3° Reparto — Efficienza Bellica
Divisione Personale Addestramento

RISERVATA

N. 5/5000 di prot.

P.M. 3300, 12 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: *Costituzione dei «Gruppi Complementari» presso i Reparti.*

AL COMANDO 1a - 2a - 3a - 4a - 5a SQUADRA AEREA
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'EGEO
A TUTTI I COMANDI DI REPARTO FINO
AI COMANDI DI SQUADRIGLIA INCLUSO

e, per conoscenza:

AL GABINETTO DELL'ECCELLENZA IL MINISTRO
A TUTTE LE DIREZIONI GENERALI, UFFICI CENTRALI
E ISPETTORATI DEL MINISTERO
AI COMANDI DI ZONA AEREA TERRITORIALE
AL COMANDO SUPERIORE AVIAZIONE PER IL REGIO ESERCITO
AL COMANDO SUPERIORE AVIAZIONE PER LA REGIA MARINA

All'inizio della guerra, per il particolare carattere con cui questa si presentava, per la presunta probabilità di una sua non lunga durata, e per la necessità di compiere subito il massimo sforzo con tutti i mezzi disponibili, questo Stato Maggiore si è trovato costretto a schierare sui numerosi fronti, dalle Alpi Orientali all'A.O.I., tutti i Reparti disponibili. Tale schieramento totale, nella previsione di una breve durata delle ostilità, che non avrebbe quindi portato alla necessità di avvicendamento di Reparti, avrebbe potuto essere alimentato dal gettito delle Scuole e dal personale di riserva.

Sono note le vicende della guerra, che hanno portato a una forte usura del personale in A.O.I., in A.S.I. e in Albania, mentre il gettito dei piloti delle Scuole e della Riserva si è dimostrato insufficiente, per vari motivi, a reintegrare le perdite, e ad assicurare la quantità di personale necessario per mantenere ed incrementare l'efficienza dei Reparti.

Infatti i piloti della Riserva, nella quasi totalità, per insufficiente addestramento, invece di essere di pronto impiego, hanno avuto bisogno di un lungo periodo di istruzione, cosa che ha intralciato notevolmente il funzionamento delle Scuole, diminuendone il gettito.

Le Scuole di pilotaggio, a loro volta, hanno dato un gettito inferiore al previsto, sia per la riconosciuta necessità di aumentare le ore di volo di istruzione comprendendo per esempio nei programmi di volo strumentale, sia per la mancanza di materiale in dipendenza del difficoltoso approvvigionamento delle materie prime, e dalla necessità di dare la precedenza al reintegro dei velivoli ai Reparti in linea.

L'esperienza bellica ha inoltre dimostrato che il personale proveniente comunque dalle Scuole, piloti e specialisti, per potere essere utilmente impiegato presso i Reparti, necessita di un ulteriore periodo di addestramento presso i Reparti stessi, allo scopo di affinarne le qualità e di affiatarlo con gli equipaggi di volo.

È ovvio, però, che i Reparti in linea, non possono curare l'addestramento di elementi non ancora formati, sia per non sottoporre a gravosa usura i velivoli che devono essere tenuti in perfetta efficienza per le azioni belliche, sia per le locali restrizioni di volo in relazione all'offesa nemica e alle esigenze operative nostre.

Il personale che viene inviato presso i Reparti in linea deve perciò essere già perfettamente addestrato in modo di poter dare sicuro affidamento dopo qualche volo di ambientamento e di affiatamento eseguito in normali azioni belliche.

Tenere in sedi di schieramento piloti e specialisti non in grado di partecipare ad azioni belliche, oltre a costituire un peso per il proprio Reparto, costituisce per l'Arma una grave perdita di preziosi elementi che vengono per lungo tempo abbandonati a loro stessi, o comunque non utilizzati nella loro specialità, perdendo quel poco di addestramento che avevano acquisito alle Scuole, difficilmente recuperabile dopo lungo periodo di inattività, mentre, se opportunamente inquadrati, potrebbero in breve raggiungere la capacità sufficiente per essere inclusi negli equipaggi idonei all'impiego bellico.

Per quanto sopra i Comandanti di Reparto, quando dalla normale sede di pace devono trasferirsi alla sede di schieramento, devono basare il computo del personale non già rigidamente sui numeri stabiliti negli organici per il Reparto stesso, ma in relazione al numero degli apparecchi efficienti e al numero degli equipaggi prontamente impiegabili.

Attualmente i Reparti dalle loro sedi di pace partono per le sedi di schieramento al gran completo, portando al seguito un'infinità di personale assolutamente inutile, sia per non lasciare propri elementi nella sede che abbandonano definitivamente, sia per previdenza, onde crearsi una riserva di personale proprio che li garantisca da tutte le necessità del-

la sede di schieramento. Questo sistema porta alla dispersione del personale che, non impiegato nelle sue specifiche attribuzioni, non addestrato e non perfezionato per impossibilità materiale in zona di operazione, dopo breve tempo non costituisce più una riserva per i Reparti, ma diventa un peso passivo, e quando si rendono necessari dei complementi per mantenere l'efficienza della linea, bisogna richiedere personale ai Comandi Superiori.

Da ciò deriva quella continua affannosa e gravosa richiesta di personale a tutti i vari Reparti, che rende disorganico il loro inquadramento, che ne menoma la qualità, e incide dannosamente sullo spirito dei Reparti come complesso, e sul morale dei singoli che, continuamente trasferiti da un Reparto all'altro, oltre a subire un disagio materiale, non riescono a raggiungere coi compagni di Reparto quell'affiatamento che è fattore primo di alto rendimento.

Per quanto sopra si rende necessario la costituzione di «Gruppi complementari» che, assicurando la continuità dell'addestramento, garantiscano la preparazione del personale eliminando i predetti inconvenienti.

Bombardamento

Praticamente uno Stormo da Bombardamento, in sede di schieramento è da considerarsi di ottima efficienza quando può dare sempre pronte all'impiego bellico quattro pattuglie di cinque apparecchi. Per dare tale efficienza deve essere in grado di trasferirsi in linea con sette equipaggi e sette apparecchi per Squadriglia. Il Comandante dello Stormo in costituzione, in ricostituzione, o in trasformazione, quando ha raggiunto l'inquadramento per le quattro Squadriglie sui sette apparecchi, e deve considerarsi quindi pronto all'impiego bellico, costituisce il «Gruppo Complementare» dandone il comando all'ufficiale Superiore addetto al Comando di Stormo.

Il Comando del «Gruppo Complementare» sarà a tutti gli effetti considerato come Comando di Gruppo. A questo verranno assegnati i due apparecchi di ogni Squadriglia che hanno il maggior numero di ore di volo, due piloti per ogni Squadriglia idonei ad assolvere l'incarico di istruttore, due ottimi specializzati di ogni categoria per ogni Squadriglia e tutto il personale, pilota e specializzato, abbisognevole di ulteriore addestramento, risultante in esuberanza sull'organico della Squadriglia riferita a sette apparecchi.

Rimanendo in sede, lo Stormo continuerà l'addestramento bellico d'insieme con le quattro Squadriglie già pronte su sette apparecchi, mentre il «Gruppo» continuerà l'istruzione di tutto il rimanente personale formando man mano gli equipaggi addestrati che costituiranno la riserva per lo Stormo operante. Quando lo Stormo partirà per la zona di ope-

razione, lascerà in sede il «Gruppo complementare» portando in zona di operazione, ripetesi, unicamente e solamente gli equipaggi bellici necessari ad assicurare la linea di volo, ed il personale specialista e di governo strettamente indispensabile per mantenere l'efficienza della linea stessa.

Del «Gruppo Complementare» il Comandante dello Stormo in linea, attingerà volta per volta, a seconda delle proprie necessità, i complementi necessari per mantenere la efficienza dei propri Reparti.

Data la necessità di estendere al personale del «Gruppo Complementare» una istruzione quanto più possibile aderente alla realtà della guerra, è indispensabile che l'Ufficiale Superiore Comandante sia coadiuvato da Ufficiali scelti fra quelli che, per adeguata permanenza al fronte, hanno potuto acquisire diretta e sicura esperienza bellica. Sotto la guida di tali istruttori verranno addestrati i complementi, sino al momento in cui saranno pronti per essere inviati in linea.

Resta quindi definito che, compito essenziale del Comandante il «Gruppo Complementare», è quello di provvedere ad addestrare bellamente il personale dipendente per l'impiego diurno e notturno, dando comunicazione al Comando di Stormo ed ai Comandi di Grandi Unità da cui dipende come sede — che a loro volta ne daranno comunicazione a questo Stato Maggiore — del personale e degli equipaggi addestrati che si rendono disponibili.

In questo suo compito terrà sempre presente, come fattore principale di coesione e rendimento, di costituire gli equipaggi in «unità» inscindibili che, una volta riunite per l'inizio dell'addestramento, dovranno portarlo a termine con la stessa composizione con la quale successivamente saranno impiegate in linea. Terrà infine presente che il personale non potrà fare in guerra ciò che non ha imparato ad eseguire in tempo di pace, e pertanto, allo scopo di non sciupare inutilmente preziose vite umane e materiali, ma di ottenere il massimo rendimento, dovrà curare meticolosamente, in ogni particolare, l'addestramento del personale stesso, prima di segnalarlo addestrato.

Gli equipaggi addestrati, in attesa di essere chiamati in linea, dovranno essere mantenuti in continua attività addestrativa per non perdere il grado di addestramento acquisito e, se possibile, aumentarlo.

Se lo schieramento lo consente il Comandante dello Stormo si avvarrà della Sede del «Gruppo Complementare» anche come base di raddobbo dei propri apparecchi abbisognevole di lunghi lavori di revisione o riparazione, sostituendoli in linea con gli apparecchi del Gruppo stesso tenuti sempre in perfetta efficienza bellica; a tale scopo tutti gli apparecchi nuovi o riparati da assegnare allo Stormo, saranno assegnati ai Gruppi predetti, ed i Reparti al fronte provvederanno a ritirarli, quando ne avranno bisogno, col proprio personale, o con quelli dei Gruppi, a seconda delle

necessità della linea.

Così pure tutto il personale di qualsiasi categoria da assegnare allo Stormo, da qualunque provenienza, sarà assegnato al «Gruppo Complementare» presso il quale affinerà e completerà il proprio addestramento bellico e si costituirà in equipaggio, in attesa di essere impiegato in linea.

Del «Gruppo Complementare» il Comandante dello Stormo si avvarrà inoltre per inviargli il personale abbinabile di cure o di riposo, sostituendolo in linea con elementi freschi, sì da avere sempre presso i Reparti personale efficientissimo, pronto ad assolvere in ogni momento qualsiasi missione.

Inoltre, allo scopo di non disperdere il personale dei Reparti che in seguito a malattie o ferite viene trasferito al DECEFARA e da questi ad altri Enti, con grave pregiudizio dell'unità, della tradizione, e dello spirito di Corpo, il personale stesso non sarà più «perduto di forza» dal proprio Reparto, ma trasferito al rispettivo «Gruppo Complementare». Al termine della inabilità, pertanto, il personale rientrerà automaticamente al Reparto di provenienza, attraverso il «Gruppo», dove avrà la possibilità di ritemperare le proprie forze in attesa di essere nuovamente impiegato.

Caccia

Il problema dell'addestramento per il personale della specialità «Caccia» è alquanto semplificato trattandosi di addestramento di singoli elementi e non di «equipaggi».

Nelle sedi di secondo schieramento, tutto il personale viene intensamente addestrato sotto la direzione del Comandante dello Stormo che estenderà le cure dell'addestramento singolo a quello dell'addestramento complesso della formazione.

Partendo per il fronte il Comandante di Stormo porterà con sé tutti i velivoli e il personale strettamente necessario al loro funzionamento; il restante personale esuberante, nonché quello ancora in addestramento, passerà al «Gruppo Complementare» analogamente a quanto sopra specificato per gli Stormi da Bombardamento.

Gruppi, Squadriglie autonome, Sezioni o reparti distaccati.

I Reparti di cui sopra faranno affluire il proprio personale esuberante, da addestrare o in addestramento al «Gruppo Complementare» dello Stormo dal quale derivano o sono stati distaccati, e da tale «Gruppo» riceveranno i complementi pronti per l'impiego.

Il personale dei Reparti di nuova costituzione che non derivano da Stormi organici, o quello di Reparti montati con materiali recenti o speciali, verrà fatto affluire al «Gruppo Complementare» più vicino alla sede

di schieramento, da stabilirsi di volta in volta, e a tale Gruppo verrà assegnato anche il materiale di volo indispensabile per l'addestramento.

Reparti speciali siluranti e bombardamento a tuffo.

I Reparti speciali siluranti e bombardamento a tuffo, già quasi funzionanti con i criteri sopra descritti, perfezioneranno la loro organizzazione facendo capo: per i siluranti, ai Nuclei di addestramento di Napoli e Gorizia, e per il *Bombardamento a tuffo* al Nucleo addestramento di Lonate Pozzolo.

Reparti in Africa Settentrionale.

L'organizzazione sopradetta può applicarsi integralmente anche ai Reparti operanti in A.S. con sicuro maggior rendimento dei Reparti stessi, alleviando altresì il problema dell'avvicendamento.

È noto il grave inconveniente del problema logistico in A.S., inconveniente ancora più grave per i Reparti avanzati in zona desertica.

La presenza di numeroso personale al seguito dei Reparti in linea aggrava tale problema, e sottopone a contemporaneo intenso logorio una massa di elementi non necessaria al funzionamento dei Reparti, con successivo rapido declino della loro efficienza.

Nelle zone torride, su centinaia di uomini sparsi, per il decentramento, in un raggio di vari chilometri, si presenta difficile la sorveglianza e la difesa sia degli uomini che del materiale; Reparti snelli e con poco personale rimangono più alla mano dei Comandanti e usufruiscono di mezzi di vita migliori.

I Reparti in A.S. quindi, a maggior ragione, dovranno avere in Italia, nelle sedi normali di pace, il «Gruppo Complementare», con tutto il personale non strettamente necessario al funzionamento della linea. Da questo suo deposito il Comandante, con opportuna rotazione, trarrà aliquote di personale fresco da immettere in linea, inviandone altrettanto al «Gruppo» per un congruo periodo.

I risultati pratici saranno:

- 1) attenuazione del problema logistico;
- 2) morale del personale elevato, per essere costantemente e direttamente collegato con la Madre Patria, con certezza di continui turni di avvicendamento;
- 3) personale in linea sempre efficiente, e quindi miglior rendimento;
- 4) possibilità di elevare la durata della permanenza dei Reparti in A.S.

Reparti in Egeo

Le stesse considerazioni fatte per il personale dell'A.S. possono essere

estese a quelle dell'Egeo ove il problema, pur essendo in scala minore di quello dell'A.S. ha le stesse caratteristiche.

• • •

In conclusione, con l'istituzione dei «Gruppi Complementari» si tende a:

1) completare l'addestramento del personale piloti e specialisti proveniente dalle Scuole, formando gli equipaggi» intesi come unità inscindibile per il Bombardamento; analogamente addestrare piloti e specialisti per la Caccia, rendendo i primi idonei a far parte immediatamente delle formazioni in linea, e i secondi perfetti e coscienziosi conoscitori del mezzo.

2) dare possibilità al Comandante di Stormo operante di conoscere e valutare le qualità del proprio personale, assegnato con continuità ai Reparti dipendenti, e, trovandosi in linea, avere oltre ad una fonte di rifornimento di uomini e mezzi, da lui continuamente indirizzata e guidata attraverso il «Gruppo Complementare», la possibilità di effettuare una certa rotazione fra il personale;

3) evitare che il personale, che per motivi vari passa al DECEFARA, sia disperso in Reparti ove non è conosciuto, valutato e usato per le capacità acquisite;

4) dare stabilità e regolarità amministrativa sia ai militari che alle famiglie, che rimarranno sempre amministrati dall'aeroporto base;

5) dare al personale la sicurezza che durante il periodo di rotazione ritornerà alla stessa sede. Con ciò si eviterà il continuo movimento migratorio delle famiglie, che attualmente avviene ad ogni partenza o arrivo dei Reparti, e si eviteranno i conseguenti oneri per l'Amministrazione Aeronautica nonché i disagi delle famiglie stesse in questo particolare periodo di difficoltà di trasporti di alloggi e di alimentazione.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Pricolo

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
3° Reparto - Efficienza Bellica
Divisione Personale e Addestramento

N. 5/5001 di prot.
Riservata

P.M. 3300, 12 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: *Applicazione della circolare 5/5000 - Costituzione «Gruppi Complementari».*

AL COMANDO la, 2a, 3a, 4a, 5a SQUADRA AEREA
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'EGEO
A TUTTI I COMANDI DI REPARTO FINO AI COMANDI DI SQUADRIGLIA INCLUSO

e, per conoscenza:

AL GABINETTO DELL'ECCELLENZA IL MINISTRO
A TUTTE LE DIREZIONI GENERALI, UFFICI CENTRALI E ISPETTORATI DEL MINISTERO
AI COMANDI DI ZONA AEREA TERRITORIALE
AL COMANDO SUPERIORE AVIAZIONE PER IL REGIO ESERCITO
AL COMANDO SUPERIORE AVIAZIONE PER LA REGIA MARINA

In applicazione di quanto stabilito dalla circolare di cui all'oggetto, si dispone che i seguenti Stormi costituiscano i propri «Gruppi Complementari» nelle sedi appresso indicate:

Bombardamento:

- 36° Stormo B.T. - BOLOGNA
- 9° Stormo B.T. - VITERBO
- 46° Stormo B.T. - PISA
- 35° Stormo B.T. - BRINDISI
- 37° Stormo B.T. - LECCE
- 47° Stormo B.T. - GROTTAGLIE
- 38° Stormo B.T. - TIRANA

Caccia:

- 1° Stormo C.T. - UDINE
- 2° Stormo C.T. - CASELLE TORINESE
- 4° Stormo C.T. - GORIZIA

PROVVEDIMENTI TRANSITORI

In attesa che gli Stormi possano attuare «in proprio» l'organizzazione dei «Gruppi Complementari», e per dar modo a quelli attualmente in linea di far capo ad un Reparto di seconda schiera per il personale esuberante e da addestrare, si prescrivono i seguenti provvedimenti; transitori che cesseranno di sussistere man mano che i Reparti, essendo avvicendati, passeranno a loro volta in un campo di seconda schiera per ricostituirsi:

Bombardamento

1) 14° Stormo B.T. (REGGIO EMILIA).

Il 14° Stormo, che già assolve funzioni addestrative per una parte del personale disponibile, continuerà ad esplicare tali mansioni per tutti i Reparti da bombardamento dislocati in zona d'operazione e per le Squadriglie da R.S. montate su velivoli S.79.

Per raggiungere il miglior rendimento nello specifico delicato compito che gli viene affidato, trasformerà i due Gruppi dipendenti, con opportuni spostamenti interni di personale e di materiale, uno su velivoli Br. 20, e l'altro su velivoli S.79. Ad ognuno dei due Gruppi faranno capo tutti i Reparti similari da bombardamento e da ricognizione, e cioè:

Gruppo Br. 20:

- 13° Stormo B.T. (Br.20)
- 43° Stormo B.T. (Br.20)
- 98° Gruppo B.T. (Br.20)

Gruppo .S. 79:

- 8° Stormo B.T. (S.79)
- 10° Stormo B.T. (S.79)
- 174a Squadriglia R.S. (S.79)
- 175a Squadriglia R.S. (S.79)

Gli Stormi e Squadriglie sopraindicate provvederanno pertanto ad inviare al 14° Stormo tutto il personale esuberante e da addestrare, richiedendo al medesimo, a seconda delle proprie effettive necessità, il personale di cui avranno bisogno. In definitiva, il 14° Stormo funzionerà da Gruppo Complementare per i Reparti in parola i quali, man mano che saranno avvicendati, ricupereranno il proprio personale provvedendo

a ricostituirsi ed a formare il rispettivo Gruppo una volta raggiunto l'addestramento stabilito.

2) 15° e 41° Stormo B.T. (BRIGATA LEONE).

Attualmente in fase di trasformazione, costituiranno il «Gruppo Complementare» appena nelle condizioni stabilite.

3) 7° Stormo B.T. (CAMERI).

In atto la sua trasformazione su velivoli S. 84, passerà gli apparecchi in carico al 14° Stormo ed all'Ispettorato Scuole nella misura, rispettivamente di 11 velivoli al primo e 3 al secondo. Nella nuova costituzione su S. 84, formerà il «Gruppo Complementare», appena sarà nelle condizioni stabilite.

4) 18° Stormo B.T. (AVIANO).

In trasformazione con un Gruppo su velivoli S. 82: saranno emanate ulteriori disposizioni.

5) 30° Stormo B.T. (zona di operazioni).

Di prossimo avvicinamento, formerà a suo tempo il «Gruppo» sul campo di seconda schiera che gli verrà assegnato.

6) 32° Stormo B.T. (ELMAS).

Saranno emanati nei suoi riguardi ulteriori ordini.

7) 39° Stormo B.T. (zona di operazioni).

Di prossimo avvicendamento, saranno emanati ulteriori ordini.

8) 41° Gruppo Autonomo B.T. (zona operazioni).

Farà capo al Gruppo Complementare del 36° Stormo (S.84) con le stesse modalità dei Reparti che fanno capo al 14° Stormo.

9) 50° Gruppo B.T. - 51° Gruppo B.T. (zona di operazioni).

Saranno emanate, nei loro riguardi, ulteriori disposizioni.

Caccia:

a) dato il numero dei Reparti C.T. in linea;

b) non potendo, per ragioni di approntamento, destinare pr la Caccia

uno Stormo avente le stesse funzioni del 14° per i Reparti da bombardamento;

c) tenuto conto del diverso carattere dell'impiego e quindi dell'addestramento dei piloti, si dispone che tutti i Reparti Caccia in linea facciano capo, agli effetti della circolare 5/5000, ai Gruppi Complementari degli Stormi come appresso indicato:

- 1° Stormo C.T.: 54° Stormo - 150° Gruppo - 3° Gruppo.
- 2° Stormo C.T.: 23° Gruppo - 155° Gruppo - 376a Squadriglia.
- 4° Stormo C.T.: 20° Gruppo - 153° Gruppo - 160° Gruppo.
- 52° Stormo C.T.: 22° Gruppo - 161° Gruppo - 374a Squadriglia - 12° Gruppo.

I Reparti sopraindicati invieranno ai Gruppi Complementari degli Stormi predetti tutto il personale esuberante e da addestrare, richiedendo, secondo le effettive necessità, quello di cui avranno bisogno.

Come per il bombardamento, man mano che saranno avvicinati, recupereranno il loro personale, per formare successivamente il proprio «Gruppo» non appena ricostituitosi in unità di stormo.

Tutti i Reparti non compresi nell'elenco di cui sopra, cureranno indipendentemente l'addestramento del proprio personale.

2° Gruppo C. T. - 18° Gruppo C.T. - 151° Gruppo C.T. (zona di operazioni)

In corso di avvicinamento: saranno emanate successive disposizioni.

Sezione Caccia Notturna.

Faranno sempre capo ai Reparti di provenienza.

Reparti Siluranti

Tutti i Reparti Siluranti faranno capo ai Nuclei di Addestramento che li hanno costituiti, e che pertanto continueranno a disimpegnare le stesse mansioni esercitate fino ad oggi.

I Nuclei, al comando di un Ufficiale Superiore Maggiore o Tenente Colonnello) restano stabiliti nel numero di due e cioè:

- 1° Nucleo Addestramento Aerosiluranti (Napoli);
- 2° Nucleo Addestramento Aerosiluranti (Gorizia).

Reparti Bombardamento a Tuffo

Similmente tutti i Reparti di Bombardamento a Tuffo faranno capo al Nucleo Addestramento di Lonate Pozzolo, che li ha costituiti, che provvederà alle relative esigenze di personale e materiale.

Squadriglie da Ricognizione Strategica

Quelle montate su velivoli S.79, come già detto, faranno capo al 14° Stormo. Quelle su Cant Z. 1007 bis invece, faranno capo al Nucleo Addestramento di uno Stormo simile come appresso:

- 172^a Squadriglia R.S. (Cant. Z. 1007 bis) al 47° Stormo B.T.;
- 176^a Squadriglia R.S. (Cant Z. 1007 bis) al 9° Stormo B.T.

Decefera

1) Tutto il personale che per cause di malattia o di ferite si renda inefficiente, qualunque sia il periodo di tempo, non dovrà più essere passato in forza al Decefera, ma resterà in forza al proprio Reparto, che lo passerà al Gruppo Complementare, il quale provvede alla sua amministrazione durante il periodo di ricovero nei luoghi di cura, e nei successivi periodi di licenza.

2) Il personale invece che non faccia rientro alla base dopo una azione bellica, o che comunque risulti disperso, continuerà ad essere passato in forza all'Ufficio Autonomo Gestioni Speciali con le norme vigenti.

3) Il personale attualmente in forza al Decefera per malattia o ferite, continuerà a restare in forza al predetto Ente sino alla fine della propria inabilità, dopo di che sarà di nuovo assegnato, nei limiti del possibile, ai Reparti di provenienza.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/13313

P.M. 10, li 20 Luglio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Impiego delle forze aeree italiane e germaniche nel
Mediterraneo Centro-orientale e nei territori adiacenti.*

AL COMANDO SUPREMO
AL SUPERMARINA
AL GABAEREO
AL COMANDO 5^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'EGEO
ALL'UFFICIO CENTRALE TELECOMUNICAZIONI

Si trasmette in copia il verbale riguardante gli accordi stabiliti tra questo Superaereo e l'Ufficio germanico di collegamento presso lo S.M. della R. Aeronautica sull'argomento in oggetto.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/ro Santoro

ACCORDI CIRCA L'IMPIEGO DELLE FORZE AEREE ITALIANE E GERMANICHE NEL MEDITERRANEO CENTRO-ORIENTALE E NEI TERRITORI ADIACENTI

Premessa:

La cooperazione italo-germanica è basata sui seguenti concetti fondamentali:

a) deve esistere una unità di indirizzo e di azione nell'impiego delle forze aeree italiane e germaniche, in vista del comune scopo da raggiungere;

b) è conveniente dividere i compiti delle due Aeronautiche alleate, secondo l'entità delle forze schierate e le caratteristiche dei rispettivi velivoli, allo scopo di ottenere il massimo rendimento dei mezzi disponibili;

c) non è opportuno addivenire alla creazione di unità miste (comprendenti reparti italiani e germanici) per ragioni di carattere organico, logistico ed operativo.

1) Cooperazione sul mare

a) Il settore di operazione assegnato alla R. Aeronautica ed alla Aeronautica del Reich nei riguardi delle esplorazioni marittime è delimitato dalla congiungente Capo Matapan - Derna. Tale linea di delimitazione non deve considerarsi come termine di divisione assoluto e potrà essere oltrepassata, in caso di necessità sia da ricognizioni italiane verso est che dalle ricognizioni tedesche verso ovest.

b) i risultati delle ricognizioni, sia italiane che germaniche, saranno portati immediatamente a conoscenza di tutti i comandi italiani e germanici interessati.

c) Le azioni di esplorazione e di attacco contro forze navali e contro convogli, in qualunque modo avvistati, potranno essere effettuate da qualsiasi forza aerea, sia italiana che germanica, senza preavviso, dandone reciprocamente comunicazione ai comandi interessati.

d) La protezione aerea del traffico marittimo (scorta caccia, antiaerosiluranti e antisommergibili) tra l'Italia e la Libia, tra l'Italia e la Grecia e lungo le coste africane resta integralmente affidata alle forze aeree italiane.

e) La protezione del proprio traffico marittimo tra la Grecia e Creta viene effettuata dal Comando tedesco Marina Grecia.

2) Cooperazione nell'Egeo

a) il X Corpo Aereo Tedesco e l'Aeronautica dell'Egeo si scambie-

ranno giornalmente le informazioni delle intenzioni operative contro obiettivi terrestri nella parte orientale del Mediterraneo (Cipro, Palestina, Transgiordania, Egitto). Per le ricognizioni su Alessandria basta un preavviso (possibilmente la sera precedente).

b) L'Aeronautica dell'Egeo continuerà a ricevere direttive ed ordini da Superaereo ed aderirà, nei limiti del possibile, alle eventuali richieste del Comando del X Corpo.

c) In linea di massima le azioni coordinate di caccia e bombardamento, saranno effettuate dal X Corpo e dall'Aeronautica dell'Egeo, ciascuno con i propri reparti.

d) Nel caso di importanti azioni contemporanee contro uno stesso obiettivo, il Comando del X Corpo stabilirà i particolari circa i tempi e la ripartizione del settore operativo e l'Aeronautica dell'Egeo subordinerà le sue azioni a quelle del Comando germanico.

e) Tutte le comunicazioni di carattere operativo fra l'Aeronautica dell'Egeo ed il X Corpo verranno effettuate tramite l'Ufficio germanico di collegamento in Egeo con cifrari tedeschi.

f) Con l'avvenuta occupazione di Creta e tenuto conto delle limitate possibilità logistiche degli aeroporti nelle isole italiane dell'Egeo, è da escludere che reparti aerei germanici vengano dislocati in Egeo. Nulla osta che Reparti aerei germanici si appoggino sui campi dell'Egeo per svolgere particolari missioni. E però necessario che tali vengano limitate al minimo possibile.

3) Cooperazione nell'Africa Settentrionale

a) L'Africa settentrionale è da considerarsi come settore di operazione comune. Contro gli obiettivi di Alessandria - Cairo - Canale di Suez, opererà normalmente il X Corpo Aereo Tedesco. Le azioni della R. Aeronautica verranno comunicate in precedenza al X Corpo Aereo Tedesco, il quale potrà richiederne la sospensione qualora intralcino operazioni germaniche.

b) Azioni da bombardamento contro Alessandria - Cairo - Canale di Suez e contro obiettivi marittimi vengono ordinate da Superaereo. L'Ufficio di Collegamento Tedesco presso la R. Aeronautica ne viene informato prima v. cifra 3^a).

c) Tutte le altre operazioni in Africa settentrionale, che saranno effettuate dalle «Unità avanzate», verranno coordinate dal Fliegerführer con quelle dei reparti germanici. Il Comando delle «Unità avanzate» - che dipenderà a tutti gli effetti dalla V Squadra Aerea - ha libertà di impostare e dirigere le azioni aeree dei propri Reparti, in base alle richieste ed alle direttive del Fliegerführer Africa.

4) Cooperazione in Sicilia

a) La medesima forma di cooperazione prevista fra l'Aeronautica del l'Egeo ed il X Corpo verrà applicata per i reparti germanici del X Corpo che verranno rinviati in Sicilia, i quali subordineranno le loro operazioni a quelle ordinate da Superaereo ai reparti italiani ed aderiranno alle richieste di Superaereo nei limiti del possibile.

b) In Sicilia restano a disposizione gli aeroporti di Catania e Gerbini per l'eventualità che velivoli germanici debbano far tappa per rifornimenti. Una nuova dislocazione di Reparti germanici su tali campi potrà effettuarsi con un preavviso di 48 ore. Superaereo prenderà i provvedimenti necessari per fare posto ai Reparti germanici. Eventuali richieste germaniche per altri aeroporti della Sicilia, oltre i due sopra detti, saranno esaminate da Superaereo, il quale si riserva di decidere in base alla situazione contingente.

5) Difesa aerea e contraerea in Grecia

a) Superaereo metterà a disposizione del X Corpo un gruppo caccia su Mc.200 per la protezione delle ricognizioni offensive ed al bombardamento entro i limiti di autonomia dei velivoli.

b) Superaereo provvederà a dislocare una squadriglia caccia per la difesa di Atene - Pireo - Salamina ed un'altra squadriglia nel Peloponneso per scorta ai convogli che saranno giudicati importanti da Supermarina.

Queste due squadriglie resteranno alle dipendenze del Comando italiano.

c) Per la difesa c.a. dei porti di sbarco nel territorio greco, occupato da truppe italiane, Superaereo rappresenterà al Comando Supremo la necessità che vi venga provveduto con reparti c.a. italiani.

6) Collaborazione tra Superaereo e X Corpo

a) Il X Corpo comunicherà, tramite ufficio di Collegamento, al Superaereo i risultati dell'impiego, come anche le intenzioni operative, se è previsto che queste azioni verranno eseguite in cooperazione con l'Aeronautica di Sicilia e dell'Africa settentrionale.

b) Superaereo da parte sua terrà al corrente il X Corpo, tramite Ufficio di Collegamento, come finora, sulla situazione nel Mediterraneo occidentale e centrale ed informerà Supermarina di quella nel Mediterraneo orientale, quale risulta dalle relazioni del X Corpo

7) Servizio informazioni Superaereo - X Corpo - Aeronautica Egeo

a) Informazioni sulle azioni previste e quelle svolte da parte del X

Corpo, giungeranno, come finora, per via t.s. (via Berlino o Vienna) ed in casi di speciale urgenza per radiogramma all'Ufficio germanico di collegamento per la trasmissione al Superaereo. Le informazioni sulle azioni previste e quelle svolte dal Superaereo (ad eccezione dell'Aeronautica dell'Egeo) giungeranno in modo identico viceversa attraverso l'Ufficio di Collegamento, al X Corpo.

b) informazioni, intenzioni e richieste urgenti del X Corpo o di Superaereo verranno rimesse, all'Ufficio Germanico di Collegamento per la trasmissione, con il più celere mezzo a disposizione, rispettivamente al Superaereo ed al X Corpo Aereo Tedesco.

c) Informazioni sulle azioni previste e quelle svolte dal Fliegerführer Africa vengono intercettate dalla stazione r. t. dell'Ufficio di Collegamento presso la R. Aeronautica a Roma (in caso di interruzioni dalle stazioni di Napoli o di Catania). L'Ufficio di Collegamento avvisa Superaereo al riguardo.

d) Presso il X Corpo sarà dislocato un Ufficio di collegamento della R. Aeronautica, con funzioni di collegamento fra X CAT ed Aeronautica Egeo. Tale Ufficio disporrà di un centro r.t. della R. Aeronautica.

e) E importante che gli avvistamenti effettuati dalle ricognizioni tedesche vengono a conoscenza, sicuramente e rapidamente, dell'Aeronautica dell'Egeo. Per conseguire tale sicurezza e rapidità, il centro r.t. a disposizione dell'Ufficio di collegamento presso il X CAT, provvederà a trasmettere i segnali di scoperta tedeschi sull'onda M dell'Egeo

f) L'Ufficio di Collegamento presso il X Corpo eventualmente trasmetterà, a mezzo del suo centro r.t. le informazioni sulle azioni previste e quelle svolte da parte del X Corpo; all'Aeronautica Sicilia; al Superaereo. Questo tramite tra X Corpo ed Enti aeronautici italiani è solo una riserva in quanto esiste già un collegamento diretto fra X Corpo ed i predetti Enti, rispettivamente a mezzo: Ufficio Germanico di Collegamento presso l'Aeronautica Rodi; Comando Aliquità X CAT in Libia; Stazione R.T. Germanica di Catania; Ufficio di Collegamento Germanico presso il Superaereo

Allo scopo di non fornire elementi in più al servizio di decrittazione nemico, tale traffico sarà effettuato previo consenso del X CAT.

g) I risultati delle ricognizioni italiane vengono intercettati dal centro r.t. di Marisudest, in Atene. Il Comando di Marisudest, previa decifrazione e traduzione in tedesco, li consegna all'Ufficio dell'Ammiraglio Germanico in Atene (Marisudest e l'Ammiraglio Germanico hanno la stessa sede). L'Ammiraglio germanico, con proprio collegamento r. t. li passa al X Corpo

h) I risultati delle ricognizioni tedesche vengono inviati dal X Corpo

all'Ammiraglio germanico in Atene che li consegna al Comando Marisudest, il quale, previa traduzione in italiano e cifratura, li trasmette all'aria, a mezzo del proprio centro r.t. Nè è così possibile la contemporanea ricezione da parte di tutte le stazioni r.t. fisse e mobili della R. Marina e di quelle dei Comandi di G.U.A. interessate, che effettuano l'ascolto sull'onda navale di scoperta.

18 Luglio 1941-XIX

IL CAPO DELL'UFFICIO GERMANICO
DI COLLEGAMENTO PRESSO LO S.M.
DELLA R. AERONAUTICA
Gen. Div. Max Ritter von Pohl
Firmato von Pohl

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE
DELLA R. AERONAUTICA
Gen. Sq. A. Giuseppe Santoro)
Firmato Santoro

STATO MAGGIORE REGIA AERONAUTICA

2° Reparto

Div. Ordinamento

Prot. N. 2/6920

P.M. 3300, li 14 Agosto 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Attività di volo personale navigante.*

A TUTTI GLI ENTI CENTRALI

A TUTTI I COMANDI DI SQUADRA AEREA

A TUTTI I COMANDI DI ZONA AEREA TERRITORIALE

A TUTTI I COMANDI DI AERONAUTICA

AI COMANDI SUPERIORI DI AVIAZIONE PER IL REGIO ESERCITO E PER LA REGIA
MARINA

e, per conoscenza:

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA - Gabinetto del Ministero -

SEDE

Ho dovuto rilevare come, malgrado le tassative disposizioni impartite da questo Stato Maggiore con circolare n. 2/2934 in data 11 aprile c.a. circa le limitazioni di consumo di carburante, alcuni Comandi ed Enti Aeronautici effettuano voli non previsti dalle suddette disposizioni.

Allo scopo, pertanto, di limitare il consumo di carburante alla sola attività di volo direttamente connessa con l'impiego bellico, con l'addestramento all'impiego, con esperienze aeronautiche e con collaudi di materiale di volo, invito gli Enti in indirizzo alla più rigorosa osservanza delle norme contenute nella precisata circolare segreta n. 2/2934

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

COMANDO SUPREMO
Ufficio Operazioni

In Partenza *alle ore ... del 30 luglio 1941 - Urgentissimo*

per SUPERAEREO (fonogramma a mano)
per Ecc. PRICOLO

N. 30300/Op/./Orq ... del 30 luglio 1941 ./.

a) - Tenuto presente logorio mezzi aerei cagionato da recenti operazioni contro convogli britannico in Mediterraneo;

b) - Tenuto presente possibilità che analoga azione sia tentata da marina britannica a brevissimi scadenze:

Prego provvedere a temporaneo rinforzo aeronautica Sardegna et Sicilia ./ et comunicarmi provvedimenti adottati ./

Ugo CAVALLERO

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/13978

P.M. Ae. 10, li 31 Luglio 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: Rinforzo Aeronautica Sardegna e Sicilia.

AL COMANDO SUPREMO

SUA SEDE

Riferendomi al fonogramma a mano n. 30300/Op. in data odierna di codesto Supremo, comunico quanto segue in merito al rinforzo delle Aeronautiche della Sardegna e della Sicilia, per l'eventualità di prossime operazioni aeree contro convogli Britannici.

a) Aerosiluranti

Le perdite subite - n. 3 velivoli S.79 - dalle Squadriglie Aerosiluranti della Sardegna nelle azioni dei giorni 23 e 24 luglio u.s. sono state, già fin dal 25 luglio, reintegrate con altrettanti velivoli nuovi.

Per incrementare l'efficienza delle Squadriglie stesse, in attesa che siano ripartiti i velivoli danneggiati dalla reazione aerea e contraerea avversaria, il giorno 31 luglio saranno inviati altri due velivoli S.79 siluranti.

A tale data saranno disponibili in Sardegna n. 10 velivoli Aerosiluranti con altrettanti equipaggi.

I siluri disponibili sono attualmente 8; in data 31 luglio ne verranno inviati altri 5, portando così a 13 la disponibilità complessiva.

In Sicilia la 278a Squadriglia Aerosiluranti dispone di 6 velivoli S.79 efficienti e di 6 equipaggi.

In data 31 luglio vi sarà trasferita la 283a Squadriglia su 4 velivoli S.84. Gli altri due velivoli della Squadriglia stessa seguiranno entro qualche giorno, non appena i relativi equipaggi avranno ultimato lo specifico addestramento, attualmente in corso.

I siluranti disponibili in Sicilia, alla data del 30 luglio, sono 7; il giorno 31 luglio vi saranno trasportate altre 4 armi, portando la disponibilità complessiva ad 11 siluri.

Non è possibile incrementare ulteriormente le dotazioni delle Squadriglie Aerosiluranti, giacchè non vi è più disponibilità di siluri pronti.

b) *Bombardamento*

Le perdite effettive subite dai reparti bombardamento della Sardegna si riducono ad un solo velivolo S.79.

Dei velivoli danneggiati durante le azioni dei giorni 23 e 24 luglio u.s., gran parte è già stata rimessa in efficienza, mentre i rimanenti lo saranno entro pochi giorni.

I reparti da bombardamento attualmente dislocati in Sardegna - 32° Stormo (S.79) e 51° Gruppo (C.Z. 1007 bis) - possono, pertanto, ritenersi sufficienti nell'eventualità di altre operazioni aeree contro i convogli; tanto più che l'esperienza ha dimostrato come al bombardamento convenga limitarsi ad affidare azioni concomitanti con quelle degli Aerosiluranti, intese più che altro a disperdere le forze della difesa avversaria limitandone gli effetti.

D'altra parte - come si è già avuto occasione di comunicare a codesto Comando Supremo - non sarebbe conveniente, per rinforzare sia pure temporaneamente l'Aeronautica della Sardegna, interrompere il lavoro di approntamento e di intensiva preparazione degli Stormi destinati ad incrementare o reintegrare le forze aeree della Sicilia, dell'Egeo e dell'A.S.I.

Tutt'al più, qualora la segnalazione dell'uscita da Gibilterra di un importante convoglio lo consigliasse, potrà prevedersi il temporaneo ed immediato trasferimento in Sardegna di un Gruppo S.79 del 46° Stormo di Pisa. Le unità da bombardamento dislocate in Sicilia - 2 stormi di S.79, 1 di Br.20 ed 1 Gruppo di Ju.87 - sono sufficienti per la particolare esigenza in esame.

c) *Caccia*

Alle tre Squadriglie da caccia esistenti in Sardegna - oltre ai velivoli, G.50 e Mc.200, di normale dotazione - sono assegnati anche complessivamente 35 velivoli Cr.42, i quali, per le loro caratteristiche, specialmente in autonomia, sono più idonei per il servizio di scorta delle unità offensive in attacchi contro convogli.

Naturalmente tutti i piloti delle Squadriglie caccia della Sardegna sono abilitati anche alla condotta dell'apparecchio Cr. 42.

Le unità da caccia dislocate in Sicilia sono largamente sufficienti alla particolare necessità.

Comunque, come appare dalle relazioni sulle azioni effettuate nei giorni 23 e 24 luglio, le unità da bombardamento e siluranti hanno agito senza la protezione della caccia.

Ciò conferma che, anche in presenza di navi portaerei, silutanti e bombardieri possono operare, con ottimi risultati e con perdite non rilevanti.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
1° Reparto
Ufficio Operazioni - Sez. Aeronautica

Prot. N. 50434/Op.
Segreto

23 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: *Potenziamento bellico della Sicilia.*

A SUPERAEREO
e, per conoscenza:
SUPERESERCITO
SUPERMARINA

In occasione del sopralluogo recentemente effettuato da ufficiali di questo Comando Supremo in Sicilia per raccogliere elementi di fatto circa l'efficienza bellica dell'Isola, è stato riscontrato che anche il Comando di quella Aeronautica, nel compimento dei gravosi compiti ad essa affidati, è costretto a superare difficoltà di vario genere che trovano origine nella ancora difettosa attrezzatura militare dell'Isola.

Per sopperire nei limiti delle possibilità alle principali lacune del dispositivo bellico, questo Comando Supremo ha già disposto per:

a) migliorare i collegamenti i quali, allo stato attuale, oltre a rendere lente e difficoltose le comunicazioni non offrono sufficiente garanzia di sicurezza. In particolare è stato posto allo studio il collegamento con Pantelleria a mezzo di cavo telefonico;

b) potenziare la difesa c.a. nel senso di raffittire le maglie interne di avvistamento per permettere oltre tutto di seguire la rotta dei velivoli nemici e rendere possibile la loro intercettazione;

c) affidare la difesa c. a. degli aeroporti a speciali reparti del R. Esercito, potenziandola con armi adeguate;

d) affidare a detti reparti, previo particolare addestramento, anche compito anti-paracadutisti;

e) approntare, a cura della R. Marina, la difesa foranea di Palermo ausiliata da sbarramenti con palloni frenati;

f) ottenere, tramite C.I.A.F., dalla Francia, autorizzazione generica per lo scalo lungo le coste africane di nostri velivoli bellici onde ampliarne le possibilità e studiare l'impianto, sulle stesse coste, di centri informativi

intesi a facilitare le nostre azioni contro il nemico.

A completamento dei provvedimenti in corso di attuazione, si renderebbe altresì necessario, con l'urgenza che la possibilità consente:

- 1) incrementare le forze aeree con reparti dotati di velivoli moderni;
- 2) migliorare le sistemazioni difensive delle nostre basi aeree avanzate, vale a dire il complesso delle opere per la protezione di uomini e materiali (ricoveri per il funzionamento dei Comandi e l'alloggiamento del personale, muretti paraschegge, reti mimetiche etc.);
- 3) riattivare l'utile servizio intercettazione del traffico R.T.F. scambiato dai Comandi inglesi di Malta con i propri aerei, servizio gestito fino a poco tempo fa dai germanici. A tale fine questo Comando, qualora si difettesse di personale pratico degli apparati e perfetto conoscitore della lingua inglese, potrebbe provvedere ad assegnare elementi idonei.

Si rimane in attesa di conoscere quanto sarà stato realizzato nei riguardi delle varie necessità segnalate col presente foglio.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B
Prot. N. 1B/15343
Segreto

P.M. 3300, li 27 Agosto 1941-XIX

Risposta al foglio data 23 agosto 41
Sez. Aer. N. 50434/OP

OGGETTO: *Potenziamento bellico della Sicilia.*

AL COMANDO SUPREMO

Riferimento foglio n. 50434/Op. in data 23 corr.

Si prende atto dei provvedimenti disposti da codesto Comando Supremo per un maggiore potenziamento dell'attrezzatura militare della Sicilia.

Con tali provvedimenti verranno migliorate le possibilità difensive dell'Isola, soprattutto nel campo della difesa aerea, di cui era vivamente sentito il bisogno, specie nell'attuale periodo di intensificata attività nemica.

Per quello che riguarda le disposizioni da adottare da parte dello S.M. della R. Aeronautica, si fa presente:

1) com'è noto a codesto Comando Supremo, l'incremento delle forze aeree in Sicilia, va gradatamente attuandosi, secondo un programma già impostato da circa sei mesi, in base al quale sono attualmente in corso la sostituzione di uno Stormo S. 79 con uno Stormo di Cant. Z. 1007 bis ed il trasferimento di un Gruppo su Mc. 202;

2) le sistemazioni difensive e protettive a terra sono in fase di progressiva realizzazione non rapida come sarebbe desiderabile, a causa delle notevoli difficoltà soprattutto per i mezzi di trasporto e le disponibilità di carburanti, che si riflettono nei movimenti di materiali e nel funzionamento dei cantieri; si assicura, però, che verrà accelerato, per quanto possibile, il programma delle opere;

3) per il servizio di intercettazione R.T.F. tra i Comandi di Malta e gli aerei in volo sono stati recentemente installati in Sicilia tre ricevitori, che

sono già in funzione con operatori a perfetta conoscenza della lingua inglese e che verranno ulteriormente accresciuti.

Oltre a ciò il S.I.A. collabora attivamente con i servizi corrispondenti del R. Esercito e della R. Marina, allo scopo di coordinare e sfruttare al massimo le notizie tratte dalle intercettazioni R.T. operative, con particolare riguardo a quelle che si riferiscono alla attività aerea e navale del nemico sul mare.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Pricolo

SUPERMARINA

Prot. N. 18138
Segreto

16 Agosto 1941-XIX

ARGOMENTO: *Collaborazione fra aerei e sommergibili in Atlantico.*

AL SUPERAEREO
e, per conoscenza:
COMANDO SUPREMO

Nella guerra al traffico nemico il Comando Superiore delle Forze Subacquee Italiane in Atlantico ha sperimentato con successo la collaborazione dei propri sommergibili con gli aerei germanici da ricognizione al largo raggio.

La concentrazione e l'offesa di più sommergibili contro un convoglio è spesso riuscita grazie alla tempestiva segnalazione di posizione fatta da aerei del tipo Focker Wulf; analogamente azioni di bombardamento contro convogli sono riuscite perchè i velivoli sono stati guidati da trasmissioni r.t. radiogoniometriche emesse da smg.

In quest'ultimo periodo per lo spostamento della zona di maggiore attività dei smg. tedeschi a ponente dell'Irlanda è venuto a mancare l'ausilio dell'Aviazione Germanica a ponente di Gibilterra in cui operano i sommergibili italiani.

In conseguenza è riuscita vana la ricerca di 4 convogli usciti da Gibilterra e tempestivamente segnalati dal servizio informazioni.

Perchè attraverso comunicazioni della missione della R. Aeronautica guidata dal Tenente Colonnello Castellani il Comandante Superiore delle Forze Subacquee in Atlantico è venuto a conoscenza che sono in allestimento in Italia per operare in Atlantico, velivoli aventi caratteristiche analoghe o forse superiori ai Focker Wulf si prega voler esaminare l'opportunità di dislocare sul campo di Merignac (Bordeaux) una squadriglia di tali aerei da ricognizione e bombardamento a largo raggio che potrebbe collaborare molto efficacemente con i smg. italiani nell'attacco al traffico da e per lo stretto di Gibilterra che, sempre di notevole mole, è andato fortemente aumentando

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Arturo Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 113/15255

P.M. 3300, li 25 Agosto 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Collaborazione fra aerei e sommergibili in Atlantico.*

AL SUPERMARINA

e, per conoscenza

AL COMANDO SUPREMO

Riferimento al foglio 18138 in data 16 agosto u.s.

Le caratteristiche dei nuovi velivoli quadrimotori del tipo P.108, di cui stanno attualmente entrando in servizio i primi esemplari, avevano fatto sorgere nello S.M. della R. Aeronautica l'idea di costituire un Reparto da dislocarsi sulla costa atlantica francese, con il compito di intercettazione del traffico nemico in Oceano.

A tale scopo era stata inviata la missione agli ordini del Ten. Col. Castellani, onde studiare le esigenze e le possibilità del nuovo impiego, sulla scorta dell'esperienza acquisita dall'Aeronautica germanica.

I risultati della missione, tuttavia, non consentono di realizzare il suddetto programma, almeno per il momento.

È stato infatti riconosciuto che per i voli di altura nell'Oceano Atlantico - i quali si svolgono normalmente su lunghi percorsi ed in condizioni atmosferiche che presentino notevoli difficoltà a causa delle nebbie e delle basse temperature - è necessario disporre di una vasta organizzazione, per il servizio meteorologico e dei collegamenti, e di particolari attrezzature tecniche sia per i motori che per gli strumenti di bordo, nonché di un particolare addestramento da parte degli equipaggi a cui è possibile pervenire solo attraverso ad una severa preparazione in apposite scuole.

D'altra parte, anche il velivolo P. 108, come tutte le macchine moderne, ha bisogno, nella prima fase dell'impiego, della frequente assistenza del personale specialista delle Ditte per essere messo a punto ed affrontare, in condizioni di Squadriglia, un periodo di operazioni in basi fuori del territorio nazionale.

Per le considerazioni di cui sopra si ritiene più conveniente, allo stato

attuale, tenere il Reparto a grande raggio in Italia ed adibirlo ad azioni su obiettivi lontani, quali Gibilterra e la zona Canale - Mar Rosso settentrionale, rispettivamente dalle basi della Sardegna e della Cirenaica.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/4715

P.M. Ae. 10, li 19 Luglio 1941-XIX

*Segreto*OGGETTO: *Azioni di caccia notturna*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 1
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 2
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 3
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 4
AL COMANDO DELLA 5 ^a SQUADRA AEREA	P.M. Ae 7
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	P.M. Ae 9
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	P.M. Ae 5
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	P.M. Ae 6
AL COMANDO FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	P.M. Ae 8

Allo scopo di studiare il perfezionamento dell'organizzazione relativa al servizio di caccia notturna, è necessario conoscere e valutare le varie condizioni e modalità di ogni singola azione.

Per quanto sopra i Comandi in indirizzo trasmetteranno a questo Superaereo, per ogni intervento notturno della caccia, una succinta relazione dalla quale dovranno risultare i seguenti elementi:

- segnalazione di avvistamento ricevuta dal Comando Dicat in base alla quale è avvenuta la partenza dei velivoli (ora di trasmissione - testo);
- numero dei velivoli partiti;
- compito assegnato a ciascun velivolo (zona d'azione, quota, istruzioni particolari sulla condotta dell'azione);
- segnalazioni di avvistamento pervenute dal Comando Dicat durante l'azione;
- eventuali segnalazioni fatte agli aerei in volo (a mezzo r.t.f. - luminose);
- funzionamento del servizio F;
- condizioni di luce e di visibilità;
- se a quale distanza è avvenuto l'avvistamento del velivolo nemico;

- se e come si è svolto il combattimento, e risultati ottenuti;
- attività parallela delle artiglierie c.a. in rapporto all'azione dei cacciatori;
- eventuale reciproco disturbo fra cacciatori ed artiglierie c.a.;
- difficoltà incontrate dai cacciatori a raggiungere il contatto tattico col nemico e a sviluppare l'azione di fuoco.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/5141

P.M. 3300, li 2 Agosto 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Sezioni caccia notturne.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3300
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3450
AL COMANDO DELLA 5 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3750
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	TIRANA
AL COMANDO FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI

Sarebbe intendimento di questo S.M. di costituire le sezioni da caccia notturna con l'organico di personale e la dotazione di materiali, che a ciascuna di esse compete in rapporto al numero degli apparecchi che la compongono.

La dificienza di piloti e di specialisti non consente per ora di attuare quanto sopra. E pertanto gli apparecchi costituenti le singole sezioni da caccia notturna dovranno essere tenuti in carico da una delle squadriglie da caccia, aventi sede sullo stesso aeroporto, e dovrà esserne assicurato l'impiego con turni fra il personale del reparto (Gruppo o Stormo) a cui la Squadriglia appartiene.

Questo S.M. provvederà, tuttavia, nei limiti delle disponibilità, ad integrare il personale delle squadriglie che hanno in forza sezioni da caccia notturna, con assegnazioni suppletive.

In caso di trasferimento dei reparti C.T., sarà stabilito di volta in volta se le sezioni da caccia notturna debbono rimanere in sede, (beninteso con tutto il materiale di cui sono costituite e con il personale ad esse eventualmente numericamente assegnato), o se, invece, debbono trasferirsi con le squadriglie nelle quali sono incorporate.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

COMANDO SUPREMO
1° Reparto
Ufficio Operazioni - Sez. Aeronautica

Prot. N. 50372/Op.
Segreto

12 Agosto 1941-XIX

OGGETTO: *Collaborazione tra aerei da caccia e difesa c.a.*

A SUPERESERCITO
A SUPERMARINA
A SUPERAEREO

La collaborazione tra aerei da caccia e difesa c.a., come già precisato con fogli 8477 e 8683 in data, rispettivamente, del 21 aprile e del 23 maggio c.a. e confermato nella riunione tenuta presso il Comando Supremo in data 12 luglio c.a., *deve basarsi sul concetto di dare la prevalenza al mezzo di maggiore rendimento.*

Pertanto:

Di giorno

1) La caccia è il mezzo più redditizio ed è quindi necessario che essa operi senza limitazioni d'impiego.

La difesa c.a. può partecipare alla difesa anche nella zona dell'obiettivo nella quale agisce la caccia adottando, però, con le seguenti cautele:

2) L'azione c.a. non deve essere di ostacolo alla difesa;

3) La Dicat dovrà sospendere o non iniziare il fuoco in caso di dubbio riconoscimento dell'aereo in volo o quando la sua azione possa costituire impedimento per la Caccia.

Dato che nessuna segnalazione dell'aeroplano può dare la sicurezza per il riconoscimento sopra accennato, tutti gli accorgimenti che potranno in avvenire essere concordati, dovranno considerarsi elementi integrativi e non basilari per il riconoscimento dei velivoli.

4) Onde facilitare il compito della difesa c.a., alla Aeronautica è fatto obbligo di informare della partenza della caccia dalle rispettive basi il Comando Dicat interessato.

La notizia dell'avvenuta partenza, insieme agli altri accertamenti che la Dicat può effettuare, non deve dare origine alla immediata cessazione

del fuoco ma deve essere considerata orientativa per agevolare il riconoscimento dei velivoli nazionali che potranno essere avvistati successivamente.

Di notte:

1) La difesa c.a. è per ora il mezzo più redditizio e quindi dovrà avere piena libertà di azione.

2) La caccia dovrà agire oltre il limite esterno della cintura di sbaramento. Nel caso che gli aeroporti siano ubicati nell'interno di essa, dovrà essere lasciato un corridoio non battuto - azione durante - per l'uscita ed il ritorno degli apparecchi al campo di partenza.

A questa norma fa eccezione la località di Milano ove, a titolo sperimentale, è stato stabilito che la caccia agirà sul cielo della località secondo gli accordi in atto.

3) Restano di esclusiva competenza della difesa aerea, le azioni di intercettazione e di insegnamento che la caccia può svolgere sulla rotta di avvicinamento o di sfuggita seguita dagli aerei nemici.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

COMANDO SUPREMO
1° Reparto

N. 40090/0p.
Segreto

7 Luglio 1941-XIX

OGGETTO: *Protezione aerea ai convogli veloci sulle rotte a levante di Malta.*

AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA
AL CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

1) Dall'esame dell'attuale situazione generale del bacino centrale del Mediterraneo è risultata la convenienza di far seguire ai convogli veloci rotte molto a levante di Malta.

2) Ciò posto, e tenuta presente la necessità di far partecipare reparti aerei da caccia alla scorta dei convogli per tratti di navigazione diurna quanto più lunghi possibili, è necessario studiare subito l'utilizzazione di idonee basi aeree nella Morea, schierandovi reparti da trarsi da scacchieri meno importanti. (Verrà interessata anche la parte germanica per un eventuale concorso della propria caccia).

3) È anche risultato che il segreto della partenza dei convogli non è abbastanza garantito nei porti stessi di partenza. Perciò occorre che lo Stato Maggiore della Marina esamini, in relazione alla disponibilità di scorta navali e di possibilità portuali, la convenienza di far partire i piroscafi da porti diversi con riunione in mare.

4) In linea generale e di grande interesse riconoscere la situazione navale nemica a Malta nell'imminenza di un convoglio da e per la Libia. Tale conoscenza ha una immediata ripercussione sull'entità delle scorte navali che possono assegnarsi al convoglio. Se infatti si può accertare l'assenza di naviglio nemico da Malta, la nostra divisione incrociatori incaricata della protezione indiretta del convoglio, essendole risparmiato tale compito, potrà distaccare i propri CC.TT. per rinforzare la scorta diretta.

5) Prego le Eccellenze i Capi di Stato Maggiore della Marina e dell'Aeronautica di far conoscere a questo comando le decisioni e le misure prese in argomento.

d'ordine
IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

COMANDO SUPREMO
Ufficio Operazioni Sez. Aeronautica

Prot. N.50256/Op.
Segreto

20 Luglio 1941-XIX

OGGETTO: *Protezione aerea dei convogli per l'A.S.I. a levante di Malta.*

A SUPERMARINA
A SUPERAEREO
A SUPERCOMANDO A.S.I.
A EGEOMIL

L'attuale situazione esige che i nostri trasporti per l'A.S.I. vengano salvaguardati, nei limiti massimi delle possibilità, dalle offese nemiche. Particolare importanza assumono i convogli veloci che, per eludere gli attacchi degli aerosiluranti provenienti da Malta, risulta conveniente per ora avviare su rotte molto a levante dell'isola.

Tuttavia tali rotte sono particolarmente vulnerabili da parte di unità navali nemiche di superficie provenienti da Alessandria. Oltre al controllo delle basi navali di Malta è quindi indispensabile sorvegliare preventivamente gli eventuali movimenti delle forze navali inglesi lungo il fascio delle probabili rotte che dalla citata base adducono al Canale di Creta.

Sino a quando non sarà possibile dislocare a Suda una Squadriglia da ricognizione marittima è necessario che Superaereo assicuri la particolare attività esplorativa, sorvegliando le provenienze da Alessandria sino a 200 miglia da detta base.

Poiché tale attività interferisce nel normale settore d'azione del X CAT, Superaereo prenderà i necessari accordi con il Comando del predetto Corpo tramite l'Ufficio di Collegamento Germanico.

Gli Stati Maggiori in indirizzo sono pregati di concordare le modalità relative alle esplorazioni richieste e disporre in conseguenza, tenendo informato il Comando Supremo.

La protezione dei convogli nei tratti consentiti dall'autonomia dei velivoli da caccia dovrà continuare ad essere assicurata, partendo dalle basi della Grecia. Qualora tali basi, per la loro insalubrità non consiglino la permanenza stabile dei Reparti, dovrà essere studiata la utilizzazione per il saltuario appoggio della caccia durante il passaggio dei convogli.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Ugo Cavallero

SUPERMARINA

Prot. N.18287

18 Agosto 1941-XIX

*Segreto*ARGOMENTO: *Protezione a.a. dei convogli da e per la Libia.*

AL SUPERAEREO

e, per conoscenza:

COMANDO SUPREMO

I velivoli da caccia in relazione alla loro autonomia effettuano servizio di scorta a.a. ai convogli entro un raggio di 85 miglia dalle basi di partenza o di arrivo ed in particolare oggi, sugli itinerari a ponente della Sicilia percorsi dai convogli che trafficano con la Libia, entro un raggio di 85 miglia da Pantelleria e da Tripoli e da Zuara.

Questa limitazione porta di conseguenza che i convogli diretti in Libia devono tagliare al tramonto all'incirca il parallelo di Lampedusa che dista 85 miglia da Pantelleria in modo da percorrere certamente nelle ore notturne quella zona ampia 70-80 miglia, sulla quale non può arrivare la scorta antiaerea né da Pantelleria né da Tripoli né da Zuara.

Analogo legame sul parallelo 34° 20' hanno i convogli provenienti da Tripoli e diretti a Napoli. Se a questa limitazione si aggiunge anche che le rotte da Pantelleria al parallelo di Lampedusa possono essere variate di poco per i numerosi sbarramenti di mine posti in quella zona se ne deduce di conseguenza come tutti i nostri convogli che trafficano con Tripoli attraversino zone ristrette, ben determinate ed in ore facilmente definibili.

I continui attacchi aerei che il nemico porta ai nostri convogli nella zona a Sud di Lampedusa, provano come gli inglesi siano perfettamente al corrente dei nostri itinerari e ne profittino per ritrovare con facilità i convogli anche in notti quasi illumi come è avvenuto nel convoglio Gritti attaccato alle 01,05 del 15 corrente 27 miglia a S.W. di Lampedusa.

Sarebbe pertanto di grande utilità per la sicurezza dei convogli che fosse approntato al più presto il progettato campo di manovra di Lampedusa in modo da rendere continua nelle ore diurne la protezione a.a. dei convogli e poter quindi variare con una certa libertà le ore di transito dei piroscafi nelle varie zone.

Qualora vi fossero difficoltà per transito di materiali sul posto per una

rapida sistemazione di detto campo la R. Marina sarebbe pronta a dare tutto l'aiuto possibile mettendo a disposizione i mezzi di trasporto.

Si pregherebbe cotesto Superaereo voler comunicare per quale epoca si ritiene potrà essere prolungata la protezione a.a. dei convogli utilizzando il campo di manovra di Lampedusa.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Arturo Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 113/15067

Segreto

P.M. 3300, li 21 Agosto 1941-XIX

Risposta al foglio data 18-8-41 N. 18287

OGGETTO: *Protezione a.a. dei convogli da e per la Libia.*

AL SUPERMARINA

e, per conoscenza:

AL COMANDO SUPREMO

Riferimento foglio 18287 in data 18 agosto c.a.

Circa le considerazioni fatte da codesto Supermarina sulle limitazioni di spazio e di tempo cui va forzatamente soggetto il nostro traffico per la Libia, si osserva che la variazione dei percorsi e degli orari costituisce una delle principali e più efficaci forme di protezione dei convogli.

È noto, infatti, che l'avvistamento da parte di un aereo ricognitore di unità navali in navigazione, delle quali non siano conosciuti gli elementi del moto, sia molto spesso difficile, specie nelle giornate di cattiva visibilità e come l'apprezzamento della loro posizione vada incontro ad errori notevoli soprattutto quando il velivolo ha dovuto seguire delle rotte spezzate con vertici su punti stimati.

Ciò comporta ritardi nella scoperta e nelle successive azioni offensive che - dovendo basarsi su dati imprecisi o incerti - non sempre riescono per mancato ritrovamento dell'obiettivo.

Com'è noto, si è dovuto rinunciare a questa forma di protezione indiretta, allo scopo di disporre della protezione diretta a mezzo di aerei da caccia ed antiaerosiluranti per quanto più possibile prolungato e continuativa.

L'esperienza ha dimostrato quanto era già prevedibile: che, cioè, le scorte aeree sono utili ed efficaci, ma non possono dare la garanzia della sicurezza in senso assoluto, in quanto il nemico - sfruttando le condizioni favorevoli alla sorpresa o rischiando delle perdite - può in qualche caso eludere la scorta o approfittare delle inevitabili soluzioni di continuità che si presentano talvolta nei turni delle pattuglie.

A ciò si aggiunge che nel caso dei nostri convogli in transito nel canale di Sicilia - dovendo essi svolgersi su rotte obbligate - anche variando

gli orari, la ricerca di essi da parte dei ricognitori è estremamente facilitata; anzi non è sempre necessaria. Basta, infatti, che il nemico venga a conoscenza, in un modo qualunque, della partenza di un convoglio, perché bombardieri ed aerosiluranti vadano a colpo sicuro. Ciò è confermato anche dai casi di attacchi notturni, che altrimenti non sarebbero possibili.

La R. Aeronautica, di fronte alla vitale importanza che i convogli rivestono per l'alimentazione del fronte Libico, non ha lesinato mezzi per la loro protezione, destinando a tale unico scopo numerosi reparti nelle basi della Sicilia, di Pantelleria e della Libia, nonostante che ciò porti di conseguenza ad una diminuzione delle possibilità offensive su Malta, nonché ad un progressivo logoramento del materiale e dei piloti della caccia, le cui conseguenze si potranno riflettere sull'intero dispositivo di difesa del territorio nazionale.

Già da tempo era stato messo allo studio il progetto di utilizzare in qualche modo l'Isola di Lampedusa, per prolungare il raggio utile d'azione dei velivoli da caccia o per una maggiore sicurezza di questi nei tratti più lontani da Pantelleria.

Le difficoltà incontrate sono ingenti, principalmente quelle dovute alla ristrettezza dell'Isola, alla sua natura rocciosa, alla assoluta mancanza di attrezzature e di personale in posto.

Al momento attuale i lavori sono in corso.

Ma non si può certamente parlare di un nuovo aeroporto e tanto meno di una base permanente per Reparti da caccia, perché ciò non sarebbe consentito dalle limitate dimensioni, che è possibile ritrarre per il terreno d'atterraggio, e dalle difficoltà logistiche, che scaturirebbero per la vita del personale e per l'efficienza del materiale.

Si tratta di spianare una striscia di terreno che consenta l'atterraggio e la partenza di pochi velivoli, i quali vi potranno appoggiare per poter prolungare la scorta fino al limite della giornata od iniziarla alle prime luci del mattino.

Al momento attuale la situazione dei trasporti inerenti ai lavori del terreno di atterraggio di Lampedusa è la seguente:

imbarcate a Trapani e pronte a partire

40 tonnellate di materiale vario;

in attesa di imbarco a Trapani

90 tonnellate di materiale tra cui un compressore, un locomotore e materiale decauville;

1 sottufficiale

5 avieri

50 operai berghesi.

Le operazioni di imbarco possono essere effettuate subito, ad ecce-

zione dei 50 operai, per i quali occorre un preavviso di 4 giorni, dovendo essere chiamati da diverse località.

In relazione all'offerta fatta da codesto Supemarina, pregasi comunicare quando il materiale ed il personale di cui sopra potranno essere trasportati a Lampedusa .

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Prot. N. IB/15790

P.M. 3300, 5 Settembre XIX

Segreto

OGGETTO: *Segnalazione convogli. Segreto militare.*

AL COMANDO 1a SQUADRA AEREA
AL COMANDO 2a SQUADRA AEREA
AL COMANDO 3a SQUADRA AEREA
AL COMANDO 4a SQUADRA AEREA
AL COMANDO 5a SQUADRA AEREA
AL COMANDO AERONAUTICA ALBANIA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA SARDEGNA
AL COMANDO AERONAUTICA EGEO
AL COMANDO SETTORE AERON. OVEST TRIPOLI
AL COMANDO SETTORE AERON. CENTRO BENGASI
AL COMANDO SETTORE AERON. EST DERNIA
AL COMANDO 1a Z.A.T.
AL COMANDO 2a Z.A.T.
AL COMANDO 3a Z.A.T.
AL COMANDO 4a Z.A.T.

Il Comando Supremo ha fatto rilevare che la segretezza del movimento dei nostri convogli non è mantenuta con la necessaria scrupolosità.

È risultato, tra l'altro, che l'arrivo dei convogli, con relative notizie sul carico dei singoli piroscafi, è spesso noto alle imprese di Tripoli con un anticipo di tre o quattro giorni; tutto ciò per comunicazione privata dalle ditte italiane ai rispettivi corrispondenti.

Adeguate disposizioni sono state prese al riguardo dal Comando Supremo.

È noto che, comandante ed equipaggi della R. Aeronautica, per ragioni di impiego, devono conoscere molte questioni militari di estrema delicatezza e, tra l'altro, le precise rotte e gli orari dei convogli da proteggere con scorta aerea.

I Comandi in indirizzo, oltre al pretendere la più scrupolosa osservanza delle norme già in vigore per la conservazione del segreto militare, dovranno, con continuità, seguire comandanti e gregari, non trascurando nessun mezzo per includere in essi il senso della ermetica riservatezza

spinta fino all'esagerazione .

Il segreto militare deve essere in ogni caso — e per i convogli in particolare — mantenuto nel modo il più assoluto.

Eventuali manchevolezze al riguardo, anche se non gravi, dovranno essere represses in modo esemplare e la motivazione della punizione resa nota a tutto il personale dipendente.

Si rammenta ancora che le comunicazioni r.t., telefoniche e verbali, comunque interessanti problemi operativi e militari in genere, devono essere quelle strettamente indispensabili ed effettuate con le dovute cautele.

I Comandi di G.U. dovranno, nell'interno della loro giurisdizione, per le comunicazioni telefoniche di maggiore riservatezza, studiare ed adottare semplici e pratici cifrari — frequentemente cambiati — limitando la cifratura ai dati più importanti, e cioè: tipo e numero dei velivoli da impiegare; località; ora di azione; obiettivo da battere, da scortare, da difendere; ecc.

Nessuna notizia di carattere militare potrà essere comunicata ad enti civili—anche se strettamente collegati, per ragioni di lavoro o di commercio, all'Aeronautica—se non dietro specifica autorizzazione dei Comandi di G.U., i quali Comandi ne vaglieranno l'opportunità, il tempo e la misura.

I Comandi in indirizzo sono tenuti a portare le presenti disposizioni a conoscenza di tutti gli Enti, direttamente o indirettamente interessati, al movimento di personale e di materiale per via mare. In particolare il Comando della 3^a Z.A.T., da cui dipende l'Ufficio aeronautico dislocato presso il Comando Tappa di Napoli, dovrà impartire adeguati ordini all'Ufficiale Capo dell'Ufficio suddetto.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Pricolo

P.C.C.

IL SOTTOCAPO DI S.M.

(Generale S.A. - G. Santoro)

F/lo Santoro

SUPERMARINA

Prot. N. 18861
Segreto

24 Agosto 1941-XIX

ARGOMENTO: *Notizie sui movimenti di sommergibili nazionali.*

AL SUPERAEREO

1) Per consentire ai velivoli nazionali ed alleati di poter contrastare efficacemente le operazioni dei sommergibili nemici, che in questo ultimo periodo hanno aumentato la loro attività, si ritiene necessario rivedere le norme in vigore circa le comunicazioni ai Comandi Periferici dei movimenti dei sommergibili nazionali, specialmente nel Mediterraneo Centrale ed Orientale.

2) Poiché non è assolutamente possibile comunicare agli enti periferici precise notizie sui trasferimenti e sulle zone d'agguato dei nostri sommergibili sia perché la durata delle operazioni rende possibile al nemico di reagire tempestivamente sulla base di notizie intercettate, sia perché rotte e zone possono essere variate dagli stessi Comandi di Unità per cause metereologiche o per reazione nemica, si deve escludere che i velivoli nazionali ed alleati segnalino in volo ed agiscano contro sommergibili avvistati oltre la fascia di 40 miglia dalle coste nazionali e nemiche.

Le unità avvistate dovrebbero essere segnalate solo al ritorno alla base dei velivoli utilizzando collegamenti che diano sicuro affidamento di segretezza.

Se ritenuto opportuno, si potrebbe comunicare ai soli Comandi di G.U.A., per loro orientamento, le zone in cui di massima avverranno i trasferimenti dei sommergibili nazionali tra i porti metropolitani e dell'Egeo e le coste orientali e che risultano dall'allegato grafico (omesso).

3) La navigazione e gli agguati dei sommergibili nazionali saranno regolati in modo che nessuna unità subacquea possa trovarsi a meno di dieci miglia da convogli o piroscafi nazionali scortati.

I velivoli di scorta potranno quindi segnalare ed agire senza restrizioni contro i sommergibili avvistati entro detto raggio.

4) Lungo la costiera nazionale Libica, fino a 40 miglia al largo, si ritiene opportuno che l'azione aerea antisommergibile si svolga con la mas-

sima intensità.

Per consentire tale importante attività ai velivoli nazionali ed alleati, ed evitare equivoci pericolosi, i Comandi costieri R.M. forniranno ai Comandi delle G.U.A. tutti gli elementi necessari relativi a movimenti di sommergibili nazionali nella stessa fascia costiera.

Analoghi criteri potranno essere adottati eventualmente, d'accordo con codesto Superaereo, per altre zone costiere nazionali dove si renda necessario un'intensa e continua azione antisommergibile.

5) Nelle zone lungo le coste nemiche, dove operano nostri sommergibili, sarà di massima esclusa l'azione antisommergibile dei velivoli nazionali ed alleati.

Qualora necessario potranno essere di volta in volta comunicate le zone lungo le coste nemiche in cui l'azione antisommergibile potrà effettuarsi senza restrizioni.

6) Nei casi dubbi dovranno sempre essere osservate le norme per il riconoscimento eseguendo i segnali prescritti.

Qualora questi segnali risultino inefficaci, come alcuni recenti fatti sembrerebbero dimostrare, essi potranno essere opportunamente modificati.

7) Si rimane in attesa del parere di codesto Superaereo per impartire le norme esecutive ai Comandi costieri dipendenti..

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Arturo Riccardi

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B-3

Prot. N. 1B/15713

Segreto

P.M. 3300, li 4 Settembre 1941

Risposta al foglio 24 Agosto 1941 N. 18861

OGGETTO: *Notizie sui movimenti dei sommergibili nazionali.*

A SUPERMARINA

Si concorda con quanto prospettato con il foglio a riferimento circa le notizie sui movimenti dei sommergibili nazionali e le conseguenti disposizioni da emanare ai Comandi G.U.A. interessati alle operazioni nel Mediterraneo Centrale ed Orientale.

Si prospetta l'opportunità di includere nella fascia costiera Libica, anche la zona del Golfo della Sirte a sud del parallelo 33° (tra Misurata e Bengasi).

Per quanto riguarda la fascia costiera antistante alla costa nemica, le segnalazioni r.t. e le azioni offensive saranno autorizzate, senza restrizioni, nei soli periodi di tempo in cui i nostri sommergibili non operano in nessuna zona della fascia costiera anzidetta (comunicazioni che dovranno essere fatte di volta in volta da Marina Bengasi alla 5^a Aerosquadra e da Marina Rodi all'Aeronautica dell'Egeo) in quanto risulta di difficile attuazione la ripartizione in zone, le quali potrebbero in certi casi, non essere tempestivamente apprezzate dai velivoli in volo.

Per quanto riguarda l'uso dei segnali di riconoscimento, i velivoli faranno il segnale previsto nei casi di avvistamenti dubbi effettuati all'infuori della intera fascia costiera e – quando preavvisati dell'arrivo o partenza dei sommergibili nazionali – nella zona antistante i porti d'approdo in Cirenaica.

Si resta in attesa di conoscere il parere di Supermarina, circa le precisazioni che si propongono, per poter emanare ai Comandi della 5^a Aerosquadra e dell'Aeronautica Egeo e per conoscenza all'Aeronautica Sicilia, le conseguenti disposizioni.

Il testo di tali disposizioni sarà preventivamente rimesso in visione a Supermarina.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B-3

Prot. N. 1B/15909

P.M. 3300. li 8 Settembre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Attività sommergibili nazionali e azioni aeree di Armera
contro sommergibili nel Mediterraneo Centro Orientale.*

AL COMANDO 5^a AEROSQUADRA
AL COMANDO AERONAUTICA EGEO

e, per conoscenza:

AL COMANDO SUPREMO
A SUPERMARINA
A EGEOMIL
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA
ALL'UFFICIO COLLEGAMENTO GERMANICO

Il problema della tempestiva segnalazione di tutte le notizie relative ai sommergibili nazionali, è stato esaminato in accordo con lo Stato Maggiore della R. Marina.

Considerando l'ingente traffico di notizie che ne deriva per la diramazione a tutti i Comandi interessati (traffico da inoltrarsi talvolta per ragioni di celerità e necessità locali, per via radio e con mezzi a filo poco riservati), è stato rilevato che ciò non sarebbe compatibile con quella segretezza con cui devono effettuarsi le operazioni dei sommergibili che sono necessariamente tutte di lunga durata.

Nè d'altro canto la diffusione di cui sopra consentirebbe di raggiungere la desiderata sicurezza in quanto, a volte, i sommergibili sono costretti a spostarsi dalle zone di agguato e dalle rotte di trasferimento assegnate, ed anche rientrare, senza poterne dare tempestiva comunicazione.

Per l'insieme delle considerazioni esposte si è addivenuti alla determinazione di non segnalare volta per volta le notizie e le previsioni sulle attività dei nostri sommergibili.

Tuttavia allo scopo di eliminare gli inconvenienti che deriverebbero dalla diffusione per r.t. di avvistamenti che possono riferirsi a sommergibili nazionali, e consentire d'altro canto la libertà d'azione ai velivoli nazionali contro unità subacquee sicuramente nemiche, si comunicano le

seguenti informazioni a carattere orientativo circa l'attività dei sommergibili nazionali, e le direttive operative per i dipendenti Reparti.

INFORMAZIONI:

Circa rotte di trasferimento.

— È in atto fra l'Italia e l'Egeo da un lato, e i porti di Derna e Bardia dall'altro, un traffico isolato e saltuario di sommergibili nazionali, che seguono rotte di andata e di ritorno non dirette e sempre variate.

— È in atto un altro traffico, analogo a quello di cui sopra, per i sommergibili in andata e ritorno dalle zone di agguato più sotto indicate.

— Per tutte le rotte di trasferimento sopra dette non sarà data nessuna comunicazione.

— Per quanto riguarda il traffico dei sommergibili nazionali nei porti Cirenaici sopra detti, ed eventualmente anche in altri porti Libici, Marina Bengasi è incaricata di comunicare tempestivamente alla 5^a Aerosquadra la data prevista del loro approdo nella fascia costiera di 40 miglia antistante il porto, e quella di partenza dal porto.

La data di arrivo va però considerata con una certa approssimazione, in quanto le unità possono subire ritardi anche di 24 ore, ed a volte possono giungere anche in anticipo.

Circa zona di agguato.

— È previsto che i sommergibili nazionali operino bellicamente (normalmente immersi nelle ore di luce ed in alcune ore notturne) entro una fascia costiera di 40 miglia compresa tra i meridiani 23° 40' e 29°. I Comandi Marina di Bengasi e Rodi, comunicheranno rispettivamente alla 5^a Aerosquadra ed all'Aeronautica Egeo, i periodi di tempo in cui nella predetta zona, non operano sommergibili nazionali.

— È previsto che in particolari circostanze operative i sommergibili nazionali operino bellicamente anche in zone di agguato in alto mare: queste ultime saranno indicate volta per volta (zona e durata dello agguato) se, in conseguenza, dovessero apportarsi varianti alle direttive operative qui sotto riportate.

DIRETTIVE OPERATIVE:

a) Tutti i sommergibili *emersi ed immersi* avvistati nella fascia costiera di 40 miglia che va dal confine tunisino al meridiano 23° 40' e nel Golfo di Sirte a sud del parallelo 33° (tra Misurata e Bengasi) devono essere considerati nemici (salvo eccezioni per le unità subacquee nazionali in arrivo e partenza da Derna) e per eventuali agguati difensivi di sommergibili nazionali entro la predetta fascia costiera: notizie che saranno tempestivamente comunicate dai Comandi Marittimi della Libia alla 5^a

Aerosquadra). Gli avvistamenti devono essere dati per r.t. e, oltre all'azione offensiva del ricognitore, deve essere prontamente disposta ed effettuata la ricerca e la caccia con i Reparti dipendenti dai Comandi Settori interessati. Tale azione avrà luogo in collaborazione con i mezzi del Comando Marittimo eventualmente disponibili.

b) Tutti i sommergibili *emersi ed immersi* avvistati nella fascia costiera fra i meridiani 23° 40' ed il meridiano 29° non devono essere segnalati, nè attaccati, in considerazione che presumibilmente sono nazionali. Il loro avvistamento, riferito soltanto al rientro, deve essere comunicato, per conoscenza al Comando Marina Bengasi. Nei periodi di tempo, in cui Marina Bengasi informa che la zona è libera dai sommergibili nazionali, valgono le stesse norme di cui al paragrafo a) (segnali r.t. e azioni offensive).

c) Tutti i sommergibili *emersi ed immersi* avvistati nella zona a nord di quella indicata nei comma a) b), non devono essere segnalati per r.t. Il loro avvistamento, riferito soltanto al rientro, deve essere prontamente comunicato a Marina Bengasi che provvederà a trasmetterlo via cavo a Supermarina e quest'ultima se in possesso di sufficienti elementi potrà escludere o meno trattasi di sommergibile nazionale. Nel primo caso nè darà comunicazione a Marina Bengasi per le eventuali misure difensive da prendersi, anche in accordo con la 5ª Aerosquadra in favore del traffico mercantile nazionale che fosse in atto nella zona.

d) Tutti i sommergibili *immersi ed emersi* avvistati nella fascia costiera di 40 miglia che cinge esternamente le coste della Morea - Creta e Rodi e nella zona interna delle Isole Italiane dell'Egeo, devono essere considerati nemici e perciò segnalati per r.t. ed attaccati. Ogni volta che sommergibili nazionali transitano nelle zone predette per qualsiasi motivo, Egeomil ne darà tempestivo avviso all'Aeronautica Egeo.

e) *Tutti i sommergibili immersi ed emersi avvistati in qualunque zona di mare entro una distanza di 10 miglia dalla rotta che segue un convoglio o piroscafo nazionale od alleato devono essere considerati nemici ed attaccati.*

f) Gli aerei faranno di massima i prescritti segnali di riconoscimento in caso di avvistamento di sommergibili nell'alto mare e — quando preavvisati della presenza di sommergibili nazionali — nelle zone costiere sopracitate.

g) I velivoli che eseguono ricognizioni con particolare riguardo alla ricerca dei sommergibili, e principalmente quelli incaricati delle ricerche lungo le fasce costiere sopradette porteranno le bombe da 160 a.s. oppure le bombe mina da 100 ritardate.

L'Ufficio di Collegamento Germanico è pregato di comunicare le di-

sposizioni di cui sopra al Comando del X CAT affinché anche i Reparti Aerei Germanici della Grecia e della Libia possano attenersi alle stesse disposizioni.

Al Comando X CAT in Grecia perverranno, a cura di Supermarina tramite Ufficio Collegamento Marina Germanica, le notizie sui sommergibili nazionali di cui è fatto cenno nei comma a) b) d).

Al Comando Aliquota CAT Libia perverranno, a cura del Comando V Aerosquadra - tramite Aerosettore Est - le notizie sui sommergibili nazionali di cui è fatto cenno nei comma a) e b).

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B-3

Prot. N. IB/17485

P.M. 3300, li 10 Ottobre 1941-XIX

Segreto - Riservato alla persona

OGGETTO: *Notizie sui sommergibili nazionali ed alleati in Mediterraneo e disposizioni operative per i Reparti di Armera.*

AL COMANDO 1^a AEROSQUADRA
AL COMANDO 2^a AEROSQUADRA
AL COMANDO 3^a AEROSQUADRA
AL COMANDO 4^a AEROSQUADRA
AL COMANDO 5^a AEROSQUADRA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA SARDEGNA
AL COMANDO AERONAUTICA EGEO

e, per conoscenza:

COMANDO SUPREMO
SUPERMARINA
UFF. COLL. GERMANICO PRESSO SUPERAEREO
COMANDO AERONAUTICA GRECIA
COMANDO AERONAUTICA ALBANIA

D) Allo scopo di consentire ai velivoli nazionali ed alleati di poter contrastare efficacemente le operazioni dei sommergibili nemici e di non interferire nei movimenti e nelle operazioni dei sommergibili nazionali ed alleati, lo Stato Maggiore della R. Marina ha disposto quanto segue circa la diffusione delle notizie sui sommergibili nazionali ed alleati in Mediterraneo.

a) Le notizie relative a movimenti o operazioni di sommergibili nazionali in tutto il Mediterraneo, saranno limitate alle seguenti zone (tratteggiate nella cartina n. 1 allegata): (omessa).

— Mare Tirreno, Mare Adriatico, Mare Egeo.

— Fascia costiera di 40 miglia antistante le coste nazionali poste fuori dei mari suddetti.

— Fascia costiera di 40 miglia antistante le coste libiche a ponente del meridiano $23^{\circ} 30'$, compreso il Golfo di Sirte a sud del parallelo $32^{\circ} 20'$.

— Fascia costiera di 40 miglia esterna alla Morea e Creta ed a Rodi.

b) La zona compresa fra i meridiani $23^{\circ} 30'$ e 31° , il parallelo 33° e la costa dell'Africa, sono riservate alle operazioni dei sommergibili nazionali e alleati. Marina Bengasi, Marisudest Atene ed Egeomil comunicheranno di volta in volta ai Comandi Aeronautici - rispettivamente 5^a Aerosquadra (e questa Aliquota C.A.T. Africa) al X C.A.T. Grecia, all'Aeronautica Rodi — i periodi di tempo in cui l'intera zona, o parti ben delineate di essa, sono sicuramente libere dalle unità subacquee nazionali e alleate.

c) Le comunicazioni dei Comandi Marittimi ai C.G.U.A. circa i movimenti e le zone d'agguato nell'alto mare — cioè fuori delle acque citate nei comma a) b) — non avranno normalmente luogo.

Saranno soltanto segnalate con indicazioni generiche, ai soli Comandi G.U.A. interessati (Aeronautica Sicilia, Aerosettore Ovest Tripoli) eventuali zone occupate dai sommergibili nazionali o alleati, nel Canale di Sicilia.

2) in base a quanto sopra questo Stato Maggiore dispone:

a) Poiché ogni Comando di G.U.A. opera di massima entro una determinata zona di mare, e poichè le notizie di cui è a conoscenza sui sommergibili nazionali ed alleati non riguardano tutte le zone citate nel comma a) del paragrafo 1), si stabilisce per ciascun Comando di G.U.A. una particolare zona entro la quale i velivoli dipendenti — a sicura conoscenza dei movimenti delle unità subacquee nazionali ed alleate — possano agire contro i sommergibili avvistati e non preannunziati. In questa zona oltre alla prima azione seguente alla scoperta, dovrà essere prontamente disposta ed attuata la ricerca e la caccia all'unità nemica, in collaborazione con i mezzi del Comando Marittimo eventualmente disponibili.

Le zone stabilite per ciascun Comando di G.U.A. sono quelle sottoindicate; esse corrispondono esattamente a quelle di cui il Comando Marittimo corrispondente (a fianco di ciascuno indicate) fornirà tutte le informazioni sui sommergibili nazionali o alleati.

Tali notizie saranno fornite con la dovuta tempestività; i trasferimenti e gli eventuali agguati difensivi dei nostri sommergibili saranno esattamente segnalati indicando le date, le ore, le rotte e le zone che interessano gli agguati.

1^a Aerosquadra (da Marina La Spezia)

— Fascia costiera di 40 miglia antistante le coste liguri e quelle toscane a nord della congiungente Orbetello con il punto 42° Nord $10^{\circ} 30'$ Est.

3ª Aerosquadra (da Marina La Spezia e da Marina Napoli).

— Fascia costiera di 40 miglia antistante le coste liguri toscane e laziali a nord della congiungente Orbetello con il punto 42° Nord - 10° 30' Est (Marina La Spezia)

— Mare Tirreno fra la costa, la congiungente di cui sopra, il meridiano 10° 30' e il parallelo 38° 50'. (Marina Napoli)

Aeronautica Sardegna (da Marina Cagliari)

— Fascia costiera di 40 miglia intorno alla Sardegna, raccordata a levante sul meridiano 10° 30' fra i paralleli 42° e 38° 50'.

Aeronautica Sicilia (da Marina Messina)

— Fascia costiera di 40 miglia intorno alla Sicilia.

— Fascia costiera di 40 miglia dalla Calabria sul mare Jonio, fino al meridiano di Punta Stilo.

2ª Aerosquadra (da Marina Venezia)

— Mar Adriatico a nord della congiungente Termoli-Curzola.

4ª Aerosquadra (da Marina Taranto)

— Mare Adriatico a sud della congiungente Termoli-Curzola.

— Fascia costiera di 40 miglia sul mare Jonio, antistante la Calabria dal meridiano di Punta Stilo ad Est, ed antistante la congiungente Capo Rizzuto - Capo S. Maria di Leuca.

— Fascia di 40 miglia antistante la costa Albanese e Greca fino al parallelo 39°.

5ª Aerosquadra - Aliquota C.A.T. Africa (da Marilibia e da Marina Bengasi)

— Fascia costiera di 40 miglia antistante le coste libiche a ponente del meridiano 23° 30' compreso il Golfo di Sirte a sud del parallelo 33°.

Aeronautica Egeo (da Egemoil)- C.A.T. Grecia (da Marisudest)

— Fascia costiera di 40 miglia antistante la Morea, Creta e Rodi dal parallelo 37° 40' fino alle acque territoriali turche.

— Mare Egeo.

In base a questa delimitazione, resta stabilito che per ciascun Comando, anche le rimanenti zone di mare di cui al comma a) paragrafo 1), sono da considerarsi come alto mare - rientrano perciò nelle disposizioni di cui al comma C) 2 - e perciò i sommergibili ivi eventualmente avvistati, non devono essere segnalati per r.t. nè attaccati; il loro avvistamento sarà riferito al termine del volo e prontamente comunicato via filo al Comando Marina più vicino.

b) Tutti i sommergibili avvistati nella zona compresa tra i meridiani 23° 30' e 31°, il parallelo 35°, e la costa dell'Africa, non devono essere attaccati nè segnalati per r.t., in considerazione che presumibilmente sono nazionali o alleati. Il loro avvistamento, riferito soltanto al rientro, deve essere comunicato via filo per conoscenza al Comando di Marina corrispondente di Bengasi o a quello di Rodi o a Marisudest (da parte del X C.A.T.).

Nei periodi di tempo in cui Marina Bengasi o Egemil o Marisudest informano rispettivamente la 5^a Aerosquadra, Aeronautica Egeo e X C.A.T. che tutta la zona, o parti di essa ben delimitate nel tempo e nello spazio, sono libere da unità subacquee nazionali o alleate, i sommergibili avvistati da velivoli dei predetti Comandi, nella intera zona o in dette parti di essa, devono essere segnalati per r.t. ed attaccati. In questo caso, a seconda della distanza dagli Aeroporti e delle disponibilità dei mezzi, potranno essere disposte o meno successive azioni di ricerca e caccia all'unità nemica. Come già detto, tale zona interessa soltanto i Comandi della Libia dell'Egeo e del C.A.T. che hanno tutte le informazioni necessarie; ne consegue che per tutti i velivoli dipendenti da altri Comandi, detta zona va considerata come alto mare e pertanto i sommergibili ivi avvistati non devono essere mai segnalati per radio nè attaccati.

c) Tutti i sommergibili avvistati nella zona d'alto mare che sono fuori di quelle indicate nel comma a) b) del paragrafo 2) non devono essere segnalati per r.t. nè attaccati.

Il loro avvistamento, riferito soltanto al rientro, dovrà essere rapidamente comunicato al Comando Marina che è incaricato di segnalarlo a Supermarina.

d) A prescindere da quanto sopra disposto, i Comandi G.U.A. possono intervenire offensivamente contro i sommergibili, anche fuori delle zone a ciascun Comando assegnato, soltanto dietro specifica richiesta avanzata di volta in volta dal Comando Marittimo.

e) Tutti i sommergibili avvistati in *qualunque zona di mare a meno di 10 miglia dai convogli o piroscafi nazionali* in navigazione fuori delle rotte costiere metropolitane devono considerarsi nemici ed attaccati.

f) Gli aerei faranno di massima i prescritti segnali di riconoscimento in caso di avvistamenti di sommergibili nell'alto mare e - quando preavvisati della presenza di sommergibili nazionali - anche in caso di avvistamenti effettuati nelle zone assegnate a ciascun Comando di cui ai commi a) b) del paragrafo 2).

g) I velivoli che eseguono ricognizioni con particolare riguardo alla ricerca dei sommergibili e principalmente quelli incaricati della ricerca nelle fasce costiere sopradette e nei mari interni, porteranno le bombe a.s. oppure le bombe mine da 100 ritardate.

3) Con le disposizioni di cui sopra, mentre si riducono sensibilmente le diffusioni delle informazioni sui sommergibili nazionali ed alleati a tutto vantaggio della loro sicurezza, si intende dare ai C.G.U.A. la possibilità di contribuire efficacemente alla caccia delle unità subacquee nemiche in quelle acque costiere normalmente sorvolate dai velivoli dipendenti.

I Comandi G.U.A. sono tenuti a disciplinare nell'ambito della G.U., la diffusione delle notizie sui sommergibili nazionali o alleati, in base all'attività che svolgono in mare i dipendenti reparti, ed alle particolari direttive operative di ciascun Comando.

Sarà infatti superfluo che tali notizie vengano diramate a quei reparti di cui non è previsto l'impiego in mare o che compiano voli sul mare per addestramenti tecnici, prove ecc., e comunque senza servizio r.t.: gli eventuali casuali avvistamenti, saranno riferiti al rientro alla G.U.A., che ha gli elementi per vagliarli.

Per alcune G.U.A. quali, ad esempio, la 5^a Aerosquadra, che svolge intensa attività di ricerca e caccia ai sommergibili nemici nella zona costiera libica, sarà necessario invece che tale diramazione di notizie avvenga sempre in maniera completa, per molti dei reparti dipendenti (anche da caccia, da bombardamento a tuffo, ecc.).

I Comandi G.U.A., nell'impartire le disposizioni in merito a quelle generali sopradette, prescrivano che le notizie in oggetto devono considerarsi della massima segretezza ed invitino i Comandi dipendenti ad illustrare al personale che la riservatezza richiesta è direttamente connessa alla durata delle navigazioni e delle operazioni dei sommergibili, che sono necessariamente dell'ordine di vari giorni e per cui una indiscrezione, anche tardiva, può giungere sempre in tempo per intercettare una nostra unità subacquea ancora in azione.

Per la diramazione di tali notizie dai C.G.U.A. devono usarsi per quanto possibile, i collegamenti a filo ed i messaggi devono essere cifrati nei casi in cui il collegamento a filo non abbia la dovuta riservatezza.

4) L'Ufficio di Collegamento Germanico presso Superaereo è pregato di comunicare le predisposizioni di cui sopra al Comando X C.A.T. affinché anche i Reparti Aerei Germanici della Grecia e quelli della Libia possano attenersi alle stesse disposizioni.

Come è già detto, al Comando X C.A.T. in Grecia, le eventuali notizie in oggetto che interessano quel Comando perverranno a cura Marisudest Atene.

Al Comando Aliquota C.A.T. Libia, le notizie in oggetto che interessano quel Comando perverranno a cura del Comando 5^a Aerosquadra, tramite Aerosettore Est.

Si rende pertanto superfluo ogni scambio di informazioni sui sommergibili nazionali o alleati, fra X C.A.T. e Aliquota C.A.T. Africa

5) Il presente foglio annulla e sostituisce il foglio IB/15909 dell'8 settembre di Superaereo diretto a 5^a Aerosquadra - Aeronautica Egeo e per conoscenza Comando Supremo, Supermarina, Egeomil, Aeronautica Sicilia e Ufficio di Collegamento Germanico presso Superaereo

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**VERBINDUNGSSTAB DE OBERBEFEHLSHABER
DER LUFTWAFFE
ENR KGL. ITALIENISCHEN LUFTWAFFE**

Prot. N. 158/41
Segretissimo

Roma, 6 Settemhre 1941

A S.E. IL SOTTOSEGRETARIO DELLA R. AERONAUTICA
GENERALE D'ARMATA AEREA *PRICOLO*

Il Duce ha dichiarato, nella sua lettera del 24-7-1941 indirizzata al Führer, che in avvenire i Capi degli Uffici di Collegamento presso la R. Marina e la R. Aeronautica prenderanno parte a tutti gli studi e decisioni in merito alla comune condotta delle operazioni di guerra nel Mediterraneo.

Parimenti al generale Cavallero ha dichiarato al Generalfeldmarschall Keitel che una competente partecipazione degli Uffici di Collegamento germanici al lavoro degli Stati Maggiori della R. Marina e della R. Aeronautica italiana è in preparazione e che questa sia già avverata in parte con la partecipazione dell'Ammiraglio Weichold alle riunioni giornaliere dell'Ammiragliato.

Per quanto riguarda l'Arma Aerea, le regolari conferenze che io ho l'onore di avere con Vostra Eccellenza, danno la possibilità di un utile scambio di vedute in merito alla collaborazione fra la R. Aeronautica e l'Arma Aerea germanica, il che, per ciò che riguarda la situazione nella zona del Mediterraneo, di giorno in giorno va aumentando d'importanza.

Prego però Vostra Eccellenza di volere considerare se il valore di tali colloqui possa venire ancora aumentato per mezzo di partecipazione pratica dell'Ufficio di Collegamento al lavoro del Vostro Stato Maggiore.

Riguardo a ciò mi permetto di proporre che io (oppure il mio sostituto), dopo accordo con il Sottocapo di Stato Maggiore, possa prendere parte regolarmente (forse 2 volte alla settimana) a conferenza dello Stato Maggiore in merito a piani di operazioni e d'impiego, come pure, in caso di necessità, a quelle in merito a misure da prendere nel ramo dei rifornimenti, dell'istruzione e della produzione industriale. Da ciò conseguirebbe la possibilità di presentare a Vostra Eccellenza proposte comuni per un metodico incastro delle operazioni di guerra aerea italiane e germaniche nel Mediterraneo e, se opportuno, per l'inoltro di richieste al Comando Supremo dell'Arma Aerea tedesca (ad es. rinalzo di nuove forze, messa a disposizione di materie prime o di mezzi di produzione, co-

mandi presso corsi di istruzione germanici, trasmissione di esperienze di guerra, ecc.). Mi troverei specialmente nella possibilità di ottenere sempre tempestivamente il punto di vista del Sig. Reichsmarschall in merito alla situazione aerea nel Mediterraneo, in modo tale che le intenzioni operative da ambedue le parti possano venire a coincidere dal principio alla perfezione.

Ove la Vostra Eccellenza approvi queste mie proposte, io chiederei inoltre il permesso di potermi informare continuamente presso i reparti competenti in merito allo schieramento, agli effettivi, all'efficienza bellica ed ai rifornimenti delle formazioni dell'Arma Aerea italiana, come pure in merito ai bollettini provenienti dai Comandi superiori. Solamente in base a tali cognizioni, riuscirebbe possibile una responsabile collaborazione. Va da sè viceversa che si trovino illimitatamente a disposizione di Vostra Eccellenza tutti i dati relativi che riguardano le formazioni aeree germaniche impiegate nella zona del Mediterraneo.

Sono convinto che una relazione di fiducia incondizionata e la persuasione, che un'aperta e stretta collaborazione avvenga nell'interesse di ambedue le Armi Aeree, oltre alle altre considerazioni, sono le premesse per una regolazione secondo le mie proposte. Per ciò che riguarda la mia persona, mi permetto di assicurare che gli interessi dell'Arma Aerea italiana mi stanno a cuore alla stessa maniera di quelli dell'Arma Aerea germanica e che, per ciò che riguarda il modo di effettuare la proposta collaborazione, io mi terrei legato incondizionatamente ai desideri di Vostra Eccellenza.

Prego Vostra Eccellenza di voler considerare ciò all'occasione della Vostra definitiva decisione.

F/to VON POHL

**IL CAPO DI STATO MAGGIORE
DELLA R. AERONAUTICA**

IB-16126 di Prot.
Segreto

12 Settembre 1941-XX

AL TENENTE GENERALE RITTER VON POHL
GENERALE GERMANICO ADDETTO ALLO STATO
MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA ITALIANA

ROMA

Mi riferisco al Vostro foglio n. 158/41, segretissimo, del 6 settembre c.a.

I frequenti contatti, per il periodico scambio di idee su questioni operative e logistiche — che da oltre un anno hanno luogo tra l'Ufficio di Collegamento Germanico e lo Stato Maggiore della R. Aeronautica — hanno costituito certamente le premesse e la base per una sempre più feconda collaborazione tra l'Aeronautica Germanica e quella Italiana nella condotta delle operazioni nel Mediterraneo.

Gli ottimi risultati fino ad ora conseguiti in tale importantissimo campo, attraverso le nostre relazioni, potranno avvantaggiarsi ancor più da un'ulteriore intensificazione dei nostri rapporti.

I desideri scambiati fra il Duce e il Führer non possono naturalmente non trovare la più entusiastica adesione e la conseguente rapida integrale applicazione.

Convengo pertanto con Voi sulla utilità di periodiche riunioni (una o due alla settimana), nelle quali potranno essere esaminati i principali argomenti di carattere operativo e logistico, interessanti la comune linea di condotta da seguire, e concretate tutte quelle proposte che, essendo Voi costantemente al corrente dal punto di vista del Reichsmaresciallo sulle molteplici questioni relative alla guerra in Mediterraneo, potranno essere discusse e impostate con piena e precisa conoscenza, da ambo le parti, delle rispettive possibilità e necessità e armonizzate in relazione allo scopo unico cui tengono i nostri comuni sforzi.

Le riunioni stesse, alle quali potranno eventualmente partecipare, oltre a Voi, od al Vostro sostituto, ed al Sottocapo di Stato Maggiore, anche quegli elementi la cui presenza, ai fini degli argomenti in esame, possa essere ritenuta utile di volta in volta, sia da una parte che dall'altra, avranno luogo nell'Ufficio del Sottocapo di S.M., nei giorni e con le modalità per le quali potrete senz'altro prendere gli accordi del caso con il Sottocapo di S.M. stesso.

Anche per quanto riguarda la raccolta e lo scambio delle notizie re-

lative allo schieramento, agli effettivi, ai servizi ed a quant'altro ha attinenza all'efficienza ed all'impiego dell'Arma Aerea Italiana e delle formazioni aeree Germaniche impiegate in Mediterraneo, non ho alcuna difficoltà affinché, come è stato fatto finora, vengano fornite a Voi ed ai Vostri diretti collaboratori tutte le informazioni che riterrete necessarie ai fini di una completa collaborazione. Al riguardo, ritengo però opportuno che le richieste del caso siano rivolte non ai vari Uffici competenti, ma direttamente al Sottocapo di S.M. o al Capo del Reparto Operazioni, i quali — essendo perfettamente al corrente di tutte le questioni e del complesso degli elementi fondamentali sui quali si imposta l'attività dell'Arma Aerea — potranno ragguagliarVi con maggiore esattezza su tutto quanto, di volta in volta, desiderate conoscere.

Per quanto riguarda eventuali richieste da inoltrare al Comando Supremo dell'Aeronautica Tedesca, sono sicuro di poter contare, come già per il passato, sulla vostra preziosa collaborazione.

Potete essere certo che, anche da parte mia, nulla verrà trascurato per una sempre più stretta collaborazione basata sulla reciproca fiducia, sulla necessità di coordinare ed armonizzare sempre più le nostre attività e di integrare le nostre possibilità per conseguire il massimo rendimento.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B
Prot. I/B/16213
Segreto

del 13 settembre 1941

*OGGETTO: Impiego delle forze aeree italiane e germaniche nel
Mediterraneo centro orientale e nei territori adiacenti.*

AL SERVIZIO INFORMAZIONI AERONAUTICHE
3° REPARTO
DIVISIONE SERVIZI
DIVISIONE ORDINAMENTO

A seguito del foglio I/B/13318 in data 20 luglio c.a. si trasmette in copia il nuovo verbale datato 31 agosto 1941, riguardante gli accordi stabiliti tra questo Superaereo e l'Ufficio Germanico di collegamento presso lo S.M. della R. Aeronautica, sull'argomento in oggetto.

IL CAPO DIVISIONE OPERAZIONI
(V. Biani)
F/to Biani

**ACCORDI CIRCA L'IMPIEGO DELLE FORZE AEREE
ITALIANE E GERMANICHE NEL MEDITERRANEO
CENTRO-ORIENTALE E NEI TERRITORI ADIACENTI**

Premessa:

La cooperazione italo-germanica è basata sui seguenti concetti fondamentali:

a) deve esistere una unità di indirizzo e di azione nell'impiego delle forze aeree italiane e germaniche, in vista del comune scopo da raggiungere;

b) è conveniente dividere i compiti delle due Aeronautiche alleate, secondo l'entità delle forze schierate e le caratteristiche dei rispettivi ve-

livoli allo scopo di ottenere il massimo rendimento dei mezzi disponibili;

c) non è opportuno addivenire alla creazione di unità miste (comprendenti reparti italiani e germanici) per ragioni di carattere organico, logistico ed operativo.

l) Cooperazione sul mare

a) il X Corpo Aereo Tedesco effettua le sue ricognizioni sulla zona tra il 22° ed il 27° meridiano, come pure sulla zona Alessandria - Cairo - Canale di Suez; l'Aeronautica dell'Egeo effettua le sue ricognizioni esclusivamente ad Est del 27° meridiano (all'incirca fino al 32° parallelo).

Le linee di delimitazione del 22° e 27° meridiano non devono essere considerate come termini di divisione assoluti.

Per la zona di mare a Sud del 32° parallelo e ad Est del 27° meridiano interverranno accordi diretti tra Comando X C.A.T. e Comando Aeronautica Egeo.

Allo scopo di rendere possibile una utile correlazione tra le ricognizioni sul Mediterraneo Occidentale ed Orientale, viene fatto fra il Comando X Corpo Aereo ed il Superaereo, per tramite dell'Ufficio di Collegamento Germanico presso la R.A., uno scambio giornaliero delle previsioni circa le ricognizioni.

In caso di necessità il Comando del X Corpo Aereo pregherà il Superaereo di effettuare ricognizioni in ore determinate ad Ovest del 22° meridiano, e viceversa il Superaereo avanzerà analoga richiesta al Comando del X Corpo Aereo per la zona compresa fra il 22° e il 27° meridiano.

Nella stessa guisa verranno concordate le ricognizioni in comune accordo fra il Comando del X Corpo Aereo ed il Comando dell'Aeronautica dell'Egeo, per le zone di rispettiva competenza.

I Comandi suddetti sono tenuti di regola ad effettuare le ricognizioni che verranno richieste secondo le modalità di cui sopra. In caso negativo il Comando che ha fatto la richiesta deve essere informato in tempo;

b) i risultati delle ricognizioni, sia italiane che germaniche, saranno portati immediatamente a conoscenza di tutti i Comandi italiani e germanici interessati

c) le azioni di esplorazione e di attacco contro forze navali e contro convogli, in qualunque modo avvistati, potranno essere effettuate da qualsiasi forza aerea, sia italiana che germanica, senza preavviso, dandone reciprocamente comunicazione ai Comandi interessati;

d) la protezione aerea del traffico marittimo (scorta caccia, antiaerosiluranti e antisommergibili) tra l'Italia e la Libia, tra l'Italia e la Grecia e lungo le coste africane resta integralmente affidata alle forze aeree italiane;

e) la protezione del proprio traffico marittimo tra la Grecia, Creta e Libia viene effettuata dal Comando tedesco Marina Grecia.

2) Cooperazione nell'Egeo

a) Il X Corpo Aereo tedesco e l'Aeronautica dell'Egeo si scambieranno giornalmente le informazioni delle intenzioni operative contro obiettivi terrestri nella parte orientale del Mediterraneo (Cipro, Palestina, Transgiordania, Egitto).

Per le azioni offensive contro l'Egitto vedi cifra 3 a).

Per le ricognizioni su Alessandria basta un preavviso (possibilmente la sera precedente);

b) l'Aeronautica dell'Egeo continuerà a ricevere direttive ed ordini da Superaereo ed aderirà, nei limiti del possibile, alle eventuali richieste del Comando del X Corpo;

c) in linea di massima le azioni coordinate di caccia e bombardamento, saranno effettuate dal X Corpo e dall'Aeronautica dell'Egeo, ciascuno con i propri reparti;

d) nel caso di importanti azioni contemporanee contro uno stesso obiettivo, il Comando del X Corpo stabilirà i particolari circa i tempi e la ripartizione del settore operativo e la Aeronautica dell'Egeo subordinerà le sue azioni a quelle del Comando germanico;

e) tutte le comunicazioni di carattere operativo fra l'Aeronautica dell'Egeo ed il X Corpo verranno effettuate con le modalità di cui alla lettera 7, d);

f) tenuto conto delle limitate possibilità logistiche degli aeroporti nelle isole italiane dell'Egeo, è da escludere che Reparti aerei germanici vengano dislocati in Egeo. Nulla osta che Reparti aerei germanici si appoggino sui campi nell'Egeo per svolgere particolari missioni. È però necessario che tali azioni vengano limitate al minimo possibile.

3) Cooperazione nell'Africa Settentrionale

a) l'Africa Settentrionale è da considerarsi come settore di operazione comune. Contro gli obiettivi di Alessandria - Cairo - Canale di Suez, opererà normalmente il X Corpo Aereo Tedesco. Le azioni della R. Aeronautica verranno comunicate in precedenza al X Corpo Aereo Tedesco, il quale potrà richiederne la sospensione, qualora intralcino operazioni germaniche;

b) azioni da bombardamento contro Alessandria - Cairo Canale di Suez e contro obiettivi marittimi vengono ordinate da Superaereo. L'Ufficio di Collegamento Tedesco presso la R.A. ne viene informato prima (v. cifra 3-a);

c) tutte le altre operazioni in Africa Settentrionale, che saranno ef-

fettuate dalle «Unità avanzate», verranno coordinate dal Fliegerführer Africa con quelle dei Reparti germanici. Il Comando delle «Unità avanzate» — che dipenderà a tutti gli effetti dalla 5ª Squadra Aerea — ha libertà di impostare e dirigere le azioni aeree dei propri reparti, in base alle richieste ed alle direttive del Fliegerführer Africa.

4) *Cooperazione in Sicilia*

a) La medesima forma di cooperazione prevista fra l'Aeronautica dell'Egeo ed il X Corpo verrà applicata per i Reparti germanici del X Corpo che verranno rinviiati in Sicilia, i quali subordineranno le loro operazioni a quelle ordinate da Superaereo ai Reparti italiani ed aderiranno alle richieste di Superaereo nei limiti del possibile;

b) in Sicilia restano a disposizione gli aeroporti di Catania e Gerbini, per l'eventualità che velivoli germanici debbano far tappa per rifornimento. Una nuova dislocazione di Reparti germanici su tali campi potrà effettuarsi con un preavviso di 48 ore. Superaereo prenderà i provvedimenti necessari per fare posto ai Reparti germanici. Eventuali richieste germaniche per altri aeroporti della Sicilia, oltre i due sopra detti, saranno esaminate da Superaereo, il quale *si riserva di decidere in base alla situazione contingente.*

5) *Difesa aerea e contraerea in Grecia*

a) Superaereo, quando ne avrà la possibilità, metterà a disposizione del X Corpo un Gruppo caccia su Macchi 200 per la protezione delle ricognizioni offensive ed al bombardamento entro i limiti di autonomia dei velivoli;

b) Superaereo provvederà a dislocare 2 Squadriglia caccia per la difesa di Atene - Pireo - Salamina ed un'altra Squadriglia nel Peloponneso per scorta ai convogli che saranno giudicati importanti da Supermarina.

Queste squadriglie resteranno alle dipendenze del Comando italiano;

c) per la difesa c.a. dei porti di sbarco nel territorio greco, occupate da truppe italiane, Superaereo rappresenterà al Comando Supremo la necessità che vi venga provveduto con Reparti c.a. italiani.

6) *Collaborazione tra Superaereo e X Corpo*

a) Il X Corpo comunicherà, tramite Ufficio di Collegamento, al Superaereo i risultati dell'impiego, come anche le intenzioni operative, se è prevalso che queste azioni verranno eseguite in cooperazione coll'Aeronautica di Sicilia e dell'Africa Settentrionale;

b) Superaereo da parte sua terrà al corrente il X Corpo, tramite Ufficio di Collegamento, come finora, sulla situazione nel Mediterraneo Occidentale e Centrale ed informerà Supermarina di quella nel Mediterraneo Orientale, quale risulta dalle relazioni del X Corpo.

7) Servizio informazioni Superaereo - X Corpo - Aeronautica Egeo.

a) Informazioni sulle azioni previste e quelle svolte da parte del X Corpo, giungeranno, come finora, per via t.s. (via Berlino o Vienna) ed in casi di speciale urgenza per radiogramma all'Ufficio germanico di Collegamento, per la trasmissione al Superaereo. Le informazioni sulle azioni previste e quelle svolte dal Superaereo (ad eccezione dell'Aeronautica dell'Egeo) giungeranno in modo identico, viceversa attraverso l'Ufficio di Collegamento, al X Corpo;

b) altre informazioni, intenzioni ed urgenti richieste da parte del X Corpo Aereo o da parte del Superaereo, eccettuati i risultati delle ricognizioni, che debbono venire inoltrati immediatamente a Marisudest, sono da indirizzarsi all'Ufficio di Collegamento Germanico presso la R.A. affinché vengano inoltrate con i più rapidi mezzi disponibili rispettivamente al Superaereo oppure al X Corpo Aereo; Richieste del Supermarina vengono dirette al X C.A.T. da parte dell'Ufficio di Collegamento oppure tramite l'Ufficio di Collegamento presso la R. Aeronautica;

c) informazioni sulle azioni previste e quelle svolte dal Fliegerführer Africa vengono intercettate dalla stazione r.t. dell'ufficio di Collegamento presso la R.A. a Roma (in caso di interruzioni dalle stazioni di Napoli o di Catania). L'Ufficio di Collegamento avvisa Superaereo al riguardo;

d) per garantire la sicurezza e la rapidità dello scambio di comunicazioni fra il X Corpo Aereo e l'Aeronautica dell'Egeo, è stata installata una *stazione R.T. germanica del X Corpo Aereo a Rodi, ed una stazione R.T. italiana dell'Aeronautica dell'Egeo ad Atene.*

Tale stazione R.T. germanica riceve i telegrammi del X Corpo e li inoltra, tradotti in italiano, all'Aeronautica dell'Egeo; mentre, viceversa, la stazione R.T. italiana di Atene riceve i telegrammi dell'Aeronautica dell'Egeo e li inoltra, tradotti in tedesco, al X Corpo Aereo.

La stazione R.T. germanica è collegata per telefono con il Comando Italiano e quella italiana è collegata nella stessa maniera con il Comando Germanico. Ambedue i Comandi sono tenuti a dare corso immediatamente a tutte le eventuali richieste;

e) il collegamento r.t. italiano viene ad essere nello stesso tempo una *riserva* per l'inoltro di telegrammi tedeschi, in caso che la stazione r.t. germanica venga disturbata, oppure venga a mancare; mentre viceversa, in caso che venga disturbata o venga a mancare la stazione r.t. italiana, può venire usato il collegamento r.t. germanico presso il Comando dell'Aeronautica dell'Egeo;

f) i risultati delle ricognizioni italiane vengono intercettati dal centro r.t. di Marisudest, in Atene.

Il Comando di Marisudest, previa decifrazione e traduzione in tede-

sco, li consegna all'Ufficio dell'Ammiraglio germanico in Atene (Marisudest e l'Ammiraglio germanico hanno la stessa sede). L'Ammiraglio germanico, con i propri mezzi di comunicazione, li passa al X Corpo;

g) i risultati delle ricognizioni tedesche vengono inviati dal X Corpo all'Ammiraglio germanico in Atene che li consegna al Comando Marisudest, il quale, previa traduzione in italiano e cifratura, li trasmette all'aria, a mezzo del proprio centro r.t.

Ne è così possibile la contemporanea ricezione da parte di tutte le stazioni r.t. fisse e mobili della R. Marina e di quelle dei Comandi di G.U.A. interessate, che effettuano l'ascolto sull'onda navale di scoperta.

Roma, li 31 Agosto 1941-XIX

IL CAPO DELL'UFFICIO GERMANICO
DI COLLEGAMENTO PRESSO LO S.M.
DELLA REGIA AERONAUTICA
F/to Gen. Div. Max. R. Von Pohl

p. IL CAPO DI S.M.
DELLA REGIA AERONAUTICA
F/to Gen. S.A. G. Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. IB/16427

P.M. 3300, li 18 Settembre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Azioni offensive con scorta caccia.*

AL COMANDO DELLA 1^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 2^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 3^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 4^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO DELLA 5^a SQUADRA AEREA
AL COMANDO AERONAUTICA ALBANIA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA SARDEGNA
AL COMANDO AERONAUTICA EGEO

Recentemente, una formazione di bombardieri, non avendo incontrato in volo la prevista scorta caccia, si è egualmente portata sull'obiettivo, esponendosi alla reazione aerea nemica e subendo gravi perdite.

Se i Comandi, nel concretare le modalità di una azione, stabiliscono la protezione con caccia, è perchè questa è necessaria, tenuto conto della prevedibile reazione aerea nemica nella zona ove è dislocato l'obiettivo da battere.

Aggressività e sprezzo del pericolo sono indiscutibilmente doti basilari dei nostri equipaggi. Senza intaccarli, occorre però contenerli in giusti limiti e, nel caso specifico, non consentire all'iniziativa di ardimentosi comandanti di formazione, di rischiare prezioso personale ed altrettanto prezioso materiale, spesso senza ottenere adeguati risultati.

Quando, per qualsiasi motivo, viene a mancare il previsto concorso dei cacciatori, i bombardieri, anche se già in volo, devono rientrare alla base senza portare a termine l'azione.

I Comandi in indirizzo sono pregati di dare disposizioni al riguardo e di curarne la intelligente interpretazione.

P.C.C.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE

F/to (Generale S.A. - G. Santoro)

COMANDO SUPREMO
1° Reparto
Ufficio Operazioni

Scacchiere Africa
Prot. N. 30507/Op. Allegati 1
Segreto

8 Settembre 1941-XIX

OGGETTO: *Difesa contro incursioni aeree in A.S.*

A SUPERAEREO

Si trasmette copia del foglio n. 01/13263 in data 31 agosto, con cui il Comando Superiore Forze Armate dell'A.S. richiede i mezzi per l'organizzazione della caccia notturna per la difesa aerea di Tripoli e di Bengasi, con preghiera di comunicare quanto codesto Stato Maggiore ritiene che potrebbe essere utilmente fatto al riguardo.

d'ordine
IL GENERALE ADDETTO
F/to (Giovani Magli)

GOVERNO GENERALE DELLA LIBIA
COMANDO SUPERIORE FORZE ARMATE
AFRICA SETTENTRIONALE
Stato Maggiore

N. 01/13263 di prot. Op.
Copia

P.M. 11, li 31 Agosto 1941-XIX

ARGOMENTO: *Difesa contro incursioni aeree.*

AL COMANDO SUPREMO

ROMA

Le incursioni aeree nemiche su Tripoli e Bengasi hanno assunto un

ritmo sempre più intenso, provocando notevoli danni materiali e gravi ripercussioni sullo spirito della popolazione.

La difesa contraerea non è sufficiente per impedire l'offesa, occorrerebbe integrarla con l'impiego della caccia notturna.

Poichè non esitono in A.S. i mezzi per organizzare il particolare servizio, prego codesto Comando di interessare Superaereo per i provvedimenti che riterrà opportuni .

IL GENERALE D'ARMATA
COMANDANTE SUPERIORE FF.AA. A.S.
F/lo Ettore Bastico

P.C.C.
IL TEN. COL. DI S.M.
F/lo Montezemolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1-C/6216

Segreto

P.M. 3300, li 14 Settembre 1941-XIX

OGGETTO: Difesa contro incursioni aeree in A.S. - Caccia notturna.

AL COMANDO SUPREMO

SUA SEDE

Risponde al foglio n. 30507 in data 8 c.m.

Questo Superaereo ha già adottato tutti i provvedimenti di competenza per organizzare le sezioni di caccia notturna di Tripoli e Bengasi.

Allo stato attuale la deficienza più sentita consiste nella insufficiente assegnazione di proiettori, destinati a ricercare e illuminare i velivoli nemici, onde consentire ai cacciatori di avvistare e attaccare i velivoli stessi.

Tale assegnazione è di competenza degli organi preposti alla difesa c.a. Nel caso particolare di Bengasi si segnala che il Comando della 5^a Squadra Aerea ha provveduto a disciplinare l'intervento della caccia, dividendo la zona d'azione ad essa assegnata in tre settori, in ciascuno dei quali opera un velivolo.

In base a tale organizzazione il predetto Comando ha rappresentato la necessità di assegnare a ciascun settore, almeno due proiettori, dotati di aerofoni.

Per la difesa notturna di Tripoli i velivoli operano su una fascia esterna allo sbarramento delle artiglierie.

Per il loro impiego si manifesta la stessa necessità di disporre di un adeguato numero di proiettori, dotati di aerofoni.

Con l'occasione si fa presente che le predette necessità sussistono anche per l'impiego delle sezioni di caccia notturna metropolitane.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio. Difesa Aerea
Prot. N. IC/7008
Segreto

P.M. 3300, 15 Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: *Caccia notturna - Difesa aerea di Bengasi.*

AL COMANDO SUPREMO

SUA SEDE

Come è stato segnalato col foglio N. 1-C/6216 del 14 settembre u.s., nei riguardi del concorso della caccia notturna alla difesa di Bengasi, il Comando della V Squadra Aerea aveva suddiviso il settore d'azione della caccia in tre settori in ciascuno dei quali avrebbe dovuto agire un velivolo.

Dal momento in cui i proiettori assegnati a ciascun settore avessero colto e mantenuto nel fascio qualche velivolo nemico, il caccia avrebbe dovuto intervenire, con libertà d'azione, fino al limite della zona di normale sbarramento delle artiglierie c.a.

Senonché il Comando Superiore FF.AA. dell'A.S.I., con successiva comunicazione, ha disposto che sia invece l'artiglieria c.a. ad avere libertà d'azione, concedendole di fare il tiro in caccia anche oltre la linea normale di sbarramento, quando un qualsiasi velivoli nemico sia preso nei fasci dei proiettori.

Le precedenti disposizioni non hanno perciò avuto attuazione e il campo d'attività della caccia è stato così nuovamente allontanato dall'obiettivo e localizzato oltre il raggio d'azione delle artiglierie, e, quindi, anche dei proiettori, a somiglianza di quanto viene praticato per la difesa delle località sprovviste di mezzi illuminanti.

Questo S.M. fino dall'epoca della istituzione del servizio di difesa aerea notturna, era convinto che con tali modalità d'intervento, la caccia avrebbe conseguito scarissimi risultati; l'ha tuttavia conservata ed ha anzi accresciuto il numero delle azioni di caccia notturna, per dare consistenza all'organizzazione relativa, in attesa che il miglioramento dell'organizzazione stessa consentisse di allargare il campo d'azione dei cacciatori, dando ad essi la possibilità di concorrere alla difesa c.a. del territorio nazionale con maggiori possibilità di successo.

In special modo ha fatto affidamento sull'adozione di riflettori per la ricerca e l'illuminazione dei velivoli nemici, in quanto la maggiore e sentita difficoltà che incontra il cacciatore notturno a svolgere l'azione, deriva dalla difficoltà di avvistare il velivolo nemico e di non perderlo di vista durante l'inseguimento.

Ma se le modalità d'intervento della caccia notturna dovessero rimanere immutate anche con l'impiego di riflettori, non vi sarebbe ragione di mantenere in servizio le sezioni di caccia notturna oggi esistenti, in quanto i risultati che esse potrebbero dare sarebbero sempre inadeguati al consumo di materiale e di energie umane, che il loro impiego richiede.

Si reputa pertanto necessario che per le località provviste di proiettori siano stabilite nuove norme di collaborazione fra caccia notturna e artiglieria c.a. che diano al velivolo la possibilità di estrinsecare le sue capacità offensive.

A tal uopo e da tener presente che quando il velivolo nemico è preso nel fascio dei proiettori, esso è visibile quasi come a luce diurna e perciò viene superata la maggiore e sentita difficoltà incontrata dal cacciatore notturno.

Questo S.M. non ha ancora potuto fare una sufficiente esperienza in proposito, perchè non gli è stato ancora possibile effettuare esperimenti di caccia notturna con l'impiego di proiettori efficienti, ma a giudicare da quanto praticano gli inglesi nella difesa di Malta, è da ritenersi che quando l'intervento dei proiettori assicura l'illuminazione dei velivoli nemici, il cacciatore consegue risultati migliori in confronto di quelli delle artiglierie c.a.

Infatti, su Malta, quando i proiettori investono un velivolo attaccante, l'artiglieria, pur essendo di potenza enorme, sospende il fuoco e l'azione difensiva è svolta esclusivamente dai velivoli da caccia.

Queste modalità sono in uso da lungo tempo, e la molestia e le perdite subite dai reparti dell'Aeronautica della Sicilia ad opera della caccia notturna ne confermano la bontà.

Si sottopone pertanto la questione all'esame di codesto Comando Supremo, onde siano stabiliti in seguito ad approfondito esame da parte di Commissione mista di esperti, i criteri che dovranno presiedere all'impiego della caccia notturna nel campo della collaborazione con l'artiglieria c.a., in rapporto all'evolversi dei mezzi ausiliari.

Si prega inoltre di voler esaminare il caso particolare di Bengasi e di far conoscere il parere di codesto Comando Supremo circa le modalità d'impiego della caccia e delle mitragliere c.a.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO

I Reparto

Uff. Op. Scacch. Africa

Prot. 30747 Op.
Segreto

23 Ottobre 1941

OGGETTO: *Caccia noturna - Difesa Aerea di Bengasi.*

ALLO S.M.R. AERONAUTICA

(risp. f. 1C/7008 del 15/X)

e, per conoscenza:

ALLO S.M. R. ESERCITO

{ allegato f. n. 1C/7008 di Superaereo

ALLO S.M. R. MARINA

La possibilità di organizzare il concorso della caccia notturna alla difesa di Bengasi — ove non risulterebbero sinora disponibili sufficienti proiettori ed aerofoni — potrà essere esaminata sul posto dal Capo di S.M. della R. Aeronautica in occasione del suo prossimo viaggio in Libia.

Circa gli esperimenti proposti in argomento si richiama quanto detto all'ultimo capoverso del foglio 10844/Op. in data 20 c.m. di questo Comando Supremo, e si dispone vengano effettuati, in accordo con lo S.M. del R. Esercito, non appena lo consenta la situazione proiettori - aerofoni di una località della Madre Patria.

Si gradiranno notizie in merito.

IL CAPO DI S.M. GENERALE

F/to Ugo Cavallero

**STATO MAGGIORE AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB-17002 Allegati 1

Segreto

P.M. 3300, li 29 Settembre 1941-XIX

OGGETTO: *Attacchi su Malta.*

AL COMANDO SUPREMO

Per doverosa conoscenza si invia copia del foglio IB-17001 all'oggetto «Attacchi su Malta» indirizzato in data odierna al Comando Aeronautica della Sicilia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB-1 7001

Segreto

P.M. 3300 li 29 Settembre 1941-XIX

OGGETTO: *Attacchi su Malta.*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA

Le azioni offensive di questi ultimi tempi contro Malta — effettuate di frequente e, perciò, forzatamente con un numero di velivoli molto ridotto — hanno ottenuto scarsi risultati, mentre hanno provocato perdite, sensibili, i cui effetti non possono non ripercuotersi, a lungo andare,

sull'efficienza dei Reparti e sul morale del personale.

L'azione di disturbo, che in un primo tempo ha potuto intralciare l'attività del nemico, si è dimostrata successivamente insufficiente a raggiungere tale scopo e, se proseguita come fine a se stessa, finirà col perdere quasi del tutto la sua importanza.

È apparsa ancor più evidente la necessità di ritornare all'applicazione del concetto di «massa» che è insostituibile quando si tratta di obiettivi che — per difesa, per qualità, per ubicazione, per mascheramento — non possono essere colpiti da singole bombe e richiedono, invece, che l'offensiva venga distribuita in superficie, (aeroporti) o venga incrementata con la sovrapposizione di colpi (navi e basi navali).

L'incremento continuo dell'attività aeronavale nemica in partenza da Malta contro i nostri porti e contro le nostre linee di comunicazione per la Libia dimostra la decisa intenzione di esaurire progressivamente le possibilità di vita ed operative delle Forze italo-tedesche in Africa e favorire quella offensiva inglese, di cui da varie parti appaiono evidenti i sintomi.

Nell'attuale situazione generale — che esclude l'occupazione di Malta e non prevede l'utilizzazione a breve scadenza delle basi del Nord Africa francese od il passaggio di forze alleate dalla Turchia — le sorti della Libia dipendono, in preminente misura, dall'efficienza militare di Malta, la cui neutralizzazione è affidata quasi esclusivamente alla R. Aeronautica.

Questo Stato Maggiore si rende perfettamente conto delle difficoltà di tale compito; difficoltà che sono di ordine materiale, per la scarsa efficienza delle singole azioni, e di ordine psicologico per la mancata soddisfazione degli equipaggi di apprezzare i risultati conseguiti.

Deve essere tenuto presente, però, che tutte le forze offensive alle dipendenze di codesto Comando debbono essere rivolte ad ottenere, in maniera quanto più estesa e durevole, la neutralizzazione delle basi aeree e navali di Malta, mentre le azioni contro unità navali e Convogli nemici hanno soltanto carattere occasionale.

Le forze attualmente presenti in Sicilia si giudicano sufficienti allo scopo e, d'altra parte, la R. Aeronautica non può per ora metterne a disposizione di più, date le esigenze degli altri settori operativi.

Superaereo provvederà, nei limiti del possibile, ad assicurare l'efficienza dei Reparti in linea, allo scopo di ottenere che le operazioni contro Malta possano assumere, e mantenere nel tempo, quel ritmo di intensità che è richiesto dall'importanza dell'obiettivo.

Senza voler entrare nel dettaglio della impostazione delle singole azioni, che è di competenza di codesto Comando, si prescrive che tali azioni siano effettuate solo quando è possibile la partecipazione di un numero di velivoli sufficienti ad assicurare un risultato apprezzabile.

Va tenuto presente che vale meglio una azione ogni tanto, compiuta in forze, piuttosto che la ripetizione, anche frequente, di voli isolati, i

quali non possono sortire un effetto superiore a quello, del tutto temporaneo, di un disturbo di più o meno scarsa entità.

Particolare interesse presenta, quando si deve battere lo stesso obiettivo, l'adozione di modalità diverse, allo scopo di mettere la difesa ogni volta di fronte ad una situazione nuova, che non permetta di sfruttare le precedenti esperienze.

Tali variazioni delle modalità di attacco riguardano: numero dei velivoli - tipo delle formazioni - quote - rotte di avvicinamento e di scampo - munizionamento ecc.

Simili accorgimenti, nei quali si esplica la genialità del comando, pur essendo stati adottati nel passato, possono e debbono essere moltiplicati e modificati continuamente.

A proposito del munizionamento si osserva che, contro le basi aeree, una maggiore importanza dovrà essere data all'impiego di bombe di piccolo calibro, incendiarie e a mitraglia.

Le azioni su Malta, di preferenza, saranno effettuate di notte, non escludendo l'impiego diurno (per i soli velivoli Cant Z. 1007 bis), sempre quando vi sia sufficiente disponibilità di caccia per la scorta.

In caso di azioni complesse sulle basi navali ed aeree, sarà utile anche abbinare nel tempo l'intervento del bombardamento in quota con quello del bombardamento in picchiata - specialmente nelle notti di luce lunare, che consentono una più sicura riparazione degli obiettivi - e completare l'azione del bombardamento con quella del mitragliamento a bassa quota.

Viene ancora una volta richiamata l'attenzione sull'importanza di ottenere da parte degli equipaggi una specie di specializzazione nell'attacco contro determinati obiettivi. Senza che ciò abbia valore assoluto, è possibile fare in modo che un Reparto batta per varie volte uno stesso obiettivo.

A tale scopo tengasi presente che, in linea di massima, i Reparti dell'Aeronautica della Sicilia dovranno essere impiegati come segue:

10° Stormo: ricognizioni sul mare - scorte antisiluranti;

9° e 43° Stormo: attacco contro le basi aeree;

101° Gruppo: attacco contro la base navale e contro navi soltanto nelle notti lunari.

Oltre alle operazioni di cui sopra a carattere distruttivo - che codesto Comando ha libertà di ordinare in base alle condizioni atmosferiche, allo stato di efficienza dei Reparti ed alla situazione militare contingente - potranno essere disposte da Superaereo azioni a carattere di disturbo, per lo più ad ore fisse o prolungate nel tempo, aventi lo scopo di una protezione indiretta ad importanti operazioni in mare.

Nel quadro dell'offesa a carattere continuativo, che deve essere portato contro l'efficienza aeronautica dell'isola di Malta — la cui minaccia,

interessa oltre i porti e le linee di comunicazione per la Libia, anche i centri metropolitani meridionali - dovrà essere dato un maggiore sviluppo all'impiego della caccia.

Azioni di miglioramento da bassa quota, se tempestivamente effettuate ad immediato seguito delle segnalazioni della ricognizione fotografica od in aggiunta a quelle del bombardamento, possono conseguire, sia pure temporaneamente, una netta superiorità aerea da parte nostra, tale da permettere la prosecuzione delle operazioni in condizioni più favorevoli.

Oltre a ciò la recente assegnazione all'Aeronautica della Sicilia di velivoli Mc. 202, decisamente superiori ai tipi simili del nemico, e la costituzione di una squadriglia di caccia notturna consentono alla caccia della Sicilia di assumere un atteggiamento ancor più offensivo, mantenendo su Malta crociere diurne e notturne, che dovrebbero dare un ottimo rendimento, anche superiore a quello del bombardamento specialmente quando da intercettazione o da altri indizi potranno essere dirette contro velivoli in fase di decollo o di rientro o contro quelli in transito su Malta con destinazione Mediterraneo Orientale.

Gradirò essere tenuto al corrente del programma delle operazioni, che codesto Comando imposterà sulla base delle presenti direttive, e delle azioni particolari di volta in volta attuate per il raggiungimento degli scopi fissati.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Pricolo

COMANDO SUPREMO
1° Reparto
Ufficio Operazioni - Sez. Aeronautica

Prot. N. 50679/Op.
Segreto

5 Ottobre 1941-XIX

Risposta al foglio del 29/9/1941 n. 1B/17002

OGGETTO: *Attacchi su Malta.*

A SUPERAEREO

Ringrazio per la comunicazione fatta a questo Comando Supremo col foglio in riferimento.

Essa corrisponde alle direttive sulle quali ho insistito da tempo.

Mi sarà grato ricevere il programma delle azioni che perverrà a questo Superaereo dal Comando Aeronautica della Sicilia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/6270

P.M. 3300, li 17 Settembre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Difesa aerea del territorio nazionale - Organizzazione
Dicat della Sicilia.*

AL MINISTERO DELLA GUERRA -

S.M. per la Difesa del Territorio - Ufficio Difesa c.a.

(rif. n. 24494 del 28-8-41)

SUA SEDE

ALLO STATO MAGGIORE DELLA R. MARINA

(rif. n. 46813 del 27-8-41)

SUA SEDE

e, per conoscenza.

AL COMANDO SUPREMO

SUA SEDE

Seguito foglio N. I-C/5330 del 10 agosto c.a.

Il perfezionamento dell'organizzazione Dicat della Sicilia ai fini dell'impiego dei mezzi aerei dovrebbero perseguire due scopi:

- 1) il proficuo intervento della caccia per la difesa dell'isola;
- 2) lo sviluppo di tempestive azioni offensive da parte del bombardamento, ed eventualmente della caccia, contro gli aeroporti dell'isola di Malta e contro i velivoli nemici durante il rientro in sede, specialmente nella fase di atterraggio.

Le esigenze per conseguire lo scopo di cui al comma 2° sono sufficientemente chiarite nel foglio n. 00/19478 in data 2 agosto c.a. del Comando Aeronautica della Sicilia, trasmesso in allegato al sopra citato foglio n. I-C/5330.

Le esigenze per conseguire lo scopo di cui al comma 1°, che praticamente coincidono con le precedenti, sono già state in parte esaminate nel foglio n. 13078/11 del 3 giugno 1940 (di cui si unisce copia per il Comando Supremo), facendo riferimento alla situazione strategico-militare allora esistente.

Per la Sicilia tale situazione è rimasta pressochè immutata, mentre è migliorata l'efficienza della caccia in seguito all'organizzazione delle sezioni di caccia notturna e alla realizzazione del collegamento r.t.f. fra comandi a terra e velivoli in volo.

Pertanto a completamento di quanto comunicato col predetto foglio, si fanno le comunicazioni seguenti:

1) L'intervento della caccia contro incursori nemici, consegue ovviamente risultati soddisfacenti, soltanto se i cacciatori riescono a prendere contatto col nemico.

Per conseguire tale contatto è necessario che gli equipaggi in volo siano costantemente informati sulla posizione del nemico e sulla sua rotta. A tale scopo è stata inizialmente prevista ed attuata l'organizzazione dei posti di segnalazione a vista.

Questa organizzazione risulta però, a priori, inadeguata alle necessità d'impiego della caccia e perciò questo S.M. si è preoccupato di realizzare il collegamento r.t.f. fra stazioni a terra ed aerei in volo, collegamento che attualmente è in atto presso tutti i reparti da caccia.

La guida degli apparecchi in volo avviene perciò, oltre che a mezzo delle segnalazioni a vista fatte dai p.s., anche e meglio, a mezzo radio, in base alle segnalazioni di avvistamento che pervengono ai comandi intercettori dal comando Dicat in allarme.

L'utilità di queste segnalazioni è però vincolata alla possibilità di seguire da terra con continuità, il volo degli apparecchi nemici, ed alla rapidità dei collegamenti, in modo che i velivoli da caccia ricevano con relativa frequenza, e con esattezza, le segnalazioni stesse.

Ai fini del collegamento r.t.f. in parola, tutti i p.a. assumono pertanto il ruolo di altrettanti posti di segnalazione.

Da quanto sopra emerge la necessità di eliminare le grandi isole prive di p.a., nelle maglie di avvistamento, e qualsiasi causa di ritardo nella trasmissione delle segnalazioni di avvistamento ai comandi intercettori.

Poichè secondo l'organizzazione attuale dei collegamenti, le segnalazioni dei p.a. (o dei p.s.) utili per l'esercizio della difesa aerea, fanno capo ai comandi Dicat, è necessario che tali segnalazioni siano subito trasmesse ai comandi intercettori direttamente, senza, cioè, transitare per altri comandi Dicat collaterali.

2) Quanto sopra acquista particolare importanza per la Sicilia, perchè la limitata estensione del territorio (e, quindi, della rete di avvistamento), in relazione alle attuali elevate velocità degli aerei, e la possibilità per il nemico di guadagnare rapidamente il mare e portarsi fuori vista, impongono che la caccia si diriga con assoluta sicurezza verso il nemico, se si vuole che essa lo impegni in combattimento in azione difensiva o, almeno, in azione punitiva, quando ancora il nemico stesso sia sotto il controllo dei p.a.

3) Invece è appunto la Sicilia che presenta un'organizzazione Dicat la meno adatta per ottenere quanto sopra.

Infatti:

a) la rete di avvistamento oggi esistente, non consente di seguire con sufficiente continuità i velivoli nemici durante il sorvolo dell'isola;

b) dato il grande numero dei comandi Dicat esistenti in relazione all'estensione di territorio, e la deficienza dei collegamenti, le segnalazioni di avvistamento giungono spesso ai comandi intercettori per il transito di successivi comandi Dicat o di centralini intermedi, per cui le segnalazioni stesse giungono al comando intercettori interessato, con eccessivo ritardo, quando cioè non sussiste più la situazione aerea, alla quale si riferiscono

c) per le stesse ragioni, le segnalazioni di avvistamento di uno stesso velivolo, vengono trasmesse con rapida successione da diversi comandi Dicat, spesso non cronologicamente e discordanti, il che mette in imbarazzo il comando intercettori operante, nel trasmettere le istruzioni ai velivoli in azione.

4) Si conferma pertanto che per consentire un efficace intervento della caccia in difesa della Sicilia è necessario:

a) completare le maglie d'avvistamento con le linee dei p.a. di cui all'allegato al foglio n. I-C/5330 del 10 agosto c.a.

b) ridurre i comandi Dicat esistenti, allo scopo:

1) di evitare il transito fra comandi collaterali, nella trasmissione delle segnalazioni al comando intercettori;

2) di attribuire a ciascuno di essi una estensione di territorio sufficientemente grande, per consentire ad uno stesso comando Dicat di seguire il nemico per un percorso abbastanza lungo, durante il quale la caccia possa fare affidamento su segnalazioni esatte e tempestive.

Se per le esigenze della difesa contraerei, non è possibile addivenire alla riduzione dei comandi Dicat, come già proposto da questo S.M. con foglio n. 13078 del 3 giugno 1940, la questione potrebbe essere risolta realizzando una «centrale raccolta notizie» per tutti i p.a. situati ad est del meridiano di Cefalù ed una per quelli situati ad ovest dello stesso meridiano, con collegamenti diretti.

I comandi intercettori farebbero capo a dette centrali, per ricevere tutte le notizie relative all'avvistamento del nemico.

Ad esse potrebbero anche far capo i comandi Dicat, per trasmettere l'allarme agli aeroporti, coi quali non fossero in diretto collegamento.

Questo S.M. non ignora le difficoltà che si presentano per realizzare quanto sopra, ma constata che i numerosi reparti da caccia dislocati in Sicilia per la difesa del territorio, intervengono spesso infruttuosamente, con sensibile spreco di energie e di materiali, perchè il loro intervento non è appoggiato ad una organizzazione Dicat adeguata alle generali esigenze operative della caccia, ed a quelle particolari derivanti dalla situazione geografica dell'isola.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/6862

Segreto

P.M. 3300, li 9 Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: *Azioni di caccia notturna.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3300
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3450
AL COMANDO DELLA 5 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3750
AL COMANDO AERONAUTICA ALBANIA	TIRANA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI

A seguito del foglio n. I-C/4715 in data 19 luglio u.s., si precisa quanto segue:

— le relazioni riguardanti l'impiego della caccia notturna debbono essere trasmesse di volta in volta e distinte per azione;

— secondo la richiesta di cui al quinto comma del foglio predetto, i Comandi interessati debbono riportare nelle relazioni, oltre che le segnalazioni liminose fatte agli aerei in volo, anche tutte le comunicazioni trasmesse agli stessi aerei a mezzo r.t.f. specie quelle in base alle quali viene emesso il giudizio sul funzionamento del servizio F.

Con l'occasione si osserva che finora le relazioni in oggetto non sono pervenute con la regolarità desiderata. Si pregano pertanto i Comandi in indirizzo di voler provveder per il loro regolare invio.

Si fa presente che la trasmissione della predetta relazione sarà abrogata, non appena questo S.M. avrà acquisito sufficienti elementi per apprezzare lo stato e il funzionamento dell'attuale organizzazione della caccia notturna.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/7257

Segreto

P.M. 3300, li 23 Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: Difesa aerea del territorio nazionale.

AL COMANDO SUPREMO	SUA SEDE
AL MINISTERO DELLA GUERRA	
— Stato Maggiore R. Esercito	SUA SEDE
— Stato Maggiore per la Difesa del Territorio Ufficio Difesa c.a.	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE R. MARINA	SUA SEDE

A seguito della circolare I-C/4340 in data 9 luglio u.s., trasmessa in copia con foglio n. I-C/4519 del 14 luglio al Comando Supremo e con foglio n. I-C/4485 del 13 luglio agli Stati Maggiori, si comunicano le seguenti variazioni riguardanti i Comandi Intercettori, verificatesi in seguito allo spostamento di alcuni reparti da caccia:

— costituzione dei Comandi Intercettori nelle località di Ravenna, Crotone, Gela, Palermo e Gadurra;

— abolizione dei Comandi Intercettori di Gorizia, Pisa e Lecce. Questi Comandi saranno ricostituiti qualora, per future necessità, sarà opportuno dislocare nuovamente reparti da caccia sugli aeroporti corrispondenti.

Si comunicano inoltre le seguenti variazioni verificatesi nelle sezioni da caccia notturna:

— costituzione di sezioni da caccia notturna a Palermo e Comiso;

— abolizione delle sezioni da caccia notturna di Bari, Reggio Calabria e Valona;

— trasferimento a Grottaglie della sezione di Brindisi e a Gerbini di quella di Catania.

Si fa presente che sull'aeroporto di Gela è stato costituito ed è in via di completamento un Gruppo da caccia notturna il quale, essendo specificamente designato ad attacchi su Malta, concorrerà indirettamente alla difesa generale dell'isola, potendo esso attaccare al suolo le forze aeree nemiche, e in volo, tanto alla partenza che al rientro in sede.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. 1

Segreto

P.M. 3300, li 31 Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: *Intervento della caccia notturna per la difesa aerea.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3300
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3450
AL COMANDO DELLA 5 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3750
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	TIRANA
AL COMANDO FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA GRECIA	P.M. 3150

Dall'esame delle varie relazioni pervenute circa l'impiego della caccia notturna per la difesa, questo stato Maggiore ha dovuto constatare che in parecchie incursioni aeree i Comandi Dicat interessati non si sono curati di segnalare ai Comandi intercettori le varie notizie sul nemico di cui vengono in possesso (provenienza, avvistamenti vari, quote e rotte probabili ecc.).

Tale manchevolezza è da imputarsi all'ufficiale di collegamento della R. Aeronautica, esistente presso i Comandi Dicat che ha il compito principale di segnalare tali notizie ai Comandi intercettori interessati in modo di porre questi ultimi in condizione di dare ai piloti in volo tutte quelle indicazioni che servono ad indirizzarli verso il nemico ed a prendere contatto balistico con esso.

Nel far noto che questo S.M. ha già interessato il R. Esercito e la R. Marina per le disposizioni di competenza, si pregano i Comandi in indirizzo richiamare i vari ufficiali di collegamento della R. Aeronautica ad un più diligente e scrupoloso adempimento dei compiti loro assegnati.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/7584

P.M. 3300, li 4 Novembre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Rete di avvistamento della Sicilia.*

AL COMANDO SUPREMO	SUA SEDE
e, per conoscenza:	
AL MINISTERO DELLA GUERRA	
- Stato Maggiore R. Esercito	SUA SEDE
- Stato Maggiore per la Difesa del Territorio Uf., Difesa c.a.	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE R. MARINA	SUA SEDE

Riferimento foglio N. 10856 in data 22 ottobre u.s.

1) I Comandi Intercettori attualmente esistenti in Sicilia sono stati già comunicati agli Stati Maggiori interessati con la circolare n. I-C/4340 in data 9 luglio u.s. e con le successive varianti di cui al foglio n. I-C/7257 del 23 ottobre u.s.

2) È stato disposto che il Comando Aeronautica della Sicilia completi l'assegnazione di Ufficiali R.A. di collegamento presso tutti i Comandi Dicat dell'isola.

3) In applicazione della circolare I-C/4340 del 9 luglio c.a. paragrafo A) comma 5°, l'Ufficio Difesa Aerea è stato costituito presso il Comando Caccia dell'Aeronautica della Sicilia dislocato sull'aeroporto di Comiso.

Da parte della R. Aeronautica è in corso il provvedimento per collegare direttamente il predetto Ufficio Difesa col Comando Difesa Territoriale di Palermo (e per esso col locale Comando Dicat) per consentire la sollecita trasmissione di tutte le segnalazioni di avvistamento dei velivoli nemici, in arrivo al predetto Comando Dicat.

In considerazione però che la rapidità di trasmissione di tali segnalazioni è di capitale importanza per l'efficace intervento dei caccia, data la limitata estensione ai fini aeronautici del territorio siculo, l'Aeronautica provvederà inoltre a realizzare il collegamento diretto fra l'Ufficio Difesa Aerea di Comiso e tutti i Comandi Dicat della Sicilia in modo che essi pos-

sano fare affluire direttamente le notizie senza transitare per il Comando Difesa Territoriale di Palermo.

Sarà inoltre provveduto a completare i collegamenti diretti fra ciascun Comando Intercettori e il Comando Dicat vinciniore. I collegamenti interni fra gli organi della R. Aeronautica sono già in atto.

p, IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. I-C/6918 Allegati 1

P.M. 3300, li 11 Ottobre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Difesa delle coste.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3300
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3450
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	TIRANA
AL COMANDO DELLE FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI

e, per conoscenza:

AL COMANDO SUPREMO	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE R. ESERCITO	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE R. MARINA	SUA SEDE

A seguito delle disposizioni impartite con la circolare n. I-C/4340 in data 14 luglio u.s., paragrafo B, si trasmette l'unico prospetto dal quale risultano i settori costieri attribuiti a ciascun Comando in indirizzo per la difesa delle coste e i tratti di litorale assegnati ai singoli reparti che mantengono nuclei su allarme per l'intervento contro attacchi navali.

Il prospetto specifica inoltre i Comandi del R.E. e della R.M. che sono autorizzati a richiedere l'intervento dei nuclei stessi e delle altre forze destinate a concorrere alla difesa delle coste, secondo le predisposizioni generali di progetto.

Per l'impiego delle sezioni su allarme contro sommergibili, i reparti potranno aderire a richiesta dei Comandi rispettivi del R. Esercito e della R. Marina, anche per intervento fuori dei limiti costieri assegnati a ciascuna sezione, in considerazione della tempestività d'intervento richiesta per tali azioni, e dovendosi prevedere il caso di attacchi in luogo ove, per questioni di distanza, risulterebbe tardivo l'intervento delle sezioni di competenza.

Si conferma che i Comandi dei reparti che mantengono nuclei su al-

larme, potranno intervenire d'iniziativa o per ordine dei Comandi Superiori. Si precisa però che l'intervento d'iniziativa è sempre subordinato a specifica richiesta dei Comandi del R. Esercito e della R. Marina competenti.

Pertanto i Comandi del R. Esercito e della R. Marina richiederanno l'intervento direttamente al Comando del reparto interessato, trasmettendo tale richiesta, per conoscenza, al rispettivo Comando di G.U. Aerea, allo scopo di permettere a questo di emanare gli eventuali ordini di competenza.

Si pregano i Comandi in indirizzo di prendere contatto con gli Enti interessati, allo scopo di stabilire accordi definitivi per l'intervento, e di aggiornare, quindi, i progetti relativi alla difesa in oggetto.

Tali progetti dovranno essere compilati secondo le istruzioni generali trasmesse a suo tempo, includendo in essi quanto concerne l'intervento dei nuclei su allarme di recente istituzione.

Una copia di tali progetti dovrà essere trasmessa a questo S.M..

Si fa presente che i necessari collegamenti filo fra i Comandi aeronautici e quelli terrestri e marittimi interessati, saranno realizzati a cura degli Stati Maggiori del R. Esercito e della R. Marina, per la parte di rispettiva competenza.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

**DIFESA DELLE COSTE (ESCLUSA A.S.I.)
SETTORI COSTIERI OPERATIVI DEI COMANDI DI G.U. AEREA
E DEI REPARTI SU ALLARME**

Com. Sq. o di Aeron. Rep. con nucl. su ll.		Litorale assegnato per la difesa	Enti ai quali compete la difesa del litorale e che sono autorizzati a richiedere l'intervento dei nuclei
1a Squadra Aerea		Dal confine francese (linea di armistizio) alla foce del T. Parmignola.	
7° Stormo Aeroporto Cameri	{	Dal confine francese (linea di armistizio) alla punta del Mesco.	Comando XV Corpo d'Armata
		Dalla punta del Mesco alla foce del T. Parmignola.	Comando Piazza M.M. Di La Spezia

3a Squadra Aerea:		Dalla foce del T. Parmignola alla foce del Noce nonchè l'isola Gorgona, l'Arcipelago Toscano e le isole Pontine.	
46° Stormo Aeroporto Pisa	{	Dalla foce del T. Parmignola alla foce del 'chiarore (escluso il tratto fra Torre Nuova e la foce della Cornia Vecchia) e isola Gorgona.	Comando VII Corpo d'Armata
		Arcipelago Toscano (meno la isola Gorgona) e tratto di litorale fra Torre Nuova e la foce della Cornia Vecchia.	Comando Zona MM. di Elba Piombino
50° Gruppo A. Aeroporto Viterbo	{	Dalla foce del Chiarore alla foce del Garigliano e isole Pontine	Comando 7a Armata e Comando XVII Corpo d'Armata
		Dalla foce del Garigliano alla foce del Noce.	Comando 7 ^a Armata e Comando XXX Corpo d'Armata
<hr/>			
4a Squadra Aerea:		Dalla foce del Noce alla foce del Chienti (escluso il tratto dalla foce della Cavala alla foce del Valanidi e isole di Cazza, Lagosta e Pelagosa.	
43° Stormo Aeroporto Lecce	{	Dalla foce del Noce alla foce del T. S. Nicola (escluso il tratto dalla foce della Covala alla foce del Valanidi).	Comando Divisione Fanteria «Pistoia»
		Dalla foce del T.S. Nicola alla foce del Chienti e isola di Cazza, Lagosta e Pelagosa (esclusi i tratti dalla foce Gennarini alla spiaggia di Cappella Monticelli a Sud di Palermo e dalla spiaggia di Masseria Nuova, ad Est della stazione di Turano, alla Torre Guaceto).	Comando IX Corpo d'Armata
		Dalla foce Gennarini alla spiaggia di Cappella Monticelli a Sud di Pulsano.	Comando Piazza M.M. di Taranto
		Dalla spiaggia di Masseria Nuova, ad Est della stazione di Turano, alla Torre Guaceto.	Comando Piazza M.M. di Brindisi
<hr/>			
2a Squadra Aerea:		Dalla foce del Chienti a Martinsicca (2 Km. a Sud di Sussak) compreso l'Arcipelago italiano del Quarnaro.	

(Non mantiene nuclei su allarme)	{ Dalla foce del Chienti a Porto Fossone, e parte continentale della provincia di Zara.	Comando Difesa Territoriale di Bologna
	{ Da porto Fossone a Porto di Piave Vecchia.	Comando Piazza M.M. di Venezia
	{ Da porto di Piave Vecchia a Martinsicca (2 Km. a Sud di Sussak) escluso il tratto da Valle S. Paolo a Porto Badò.	Comando Difesa Territoriale di Trieste
	{ Da Valle S. Paolo a Porto Badò.	Comando Piazza M.M. di Pola
	{ Arcipelago italiano del Quarnaro.	Comando Zona M.M. di Cherso - Lussino

Aeronautica Sicilia: Tutto il litorale della Sicilia, un tratto di costa calabra, dalla foce della Covala alla foce del Valanidi, nonché le isole Pelagie e Pantelleria.

37° Stormo Aeroporto Gerbini	{ Da Cefalù a Gela (tratto orientale) e isole adiacenti (escluso il tratto dalla foce dell'Itala alla foce del Mela o da Punta Castelluzzo a Punta Renella).	Comando 6a Armata
	{ Dalla foce dell'Itala alla foce del Mela.	Comando Piazza M.M. di Messina e Reggio Calabria
	{ Da punta Castelluzzo a Punta Renella.	Comando Piazza M.M. di Augusta - Siracusa
10° Stormo Aeroporto Sciacca	{ .Costa Calabria: dalla foce della Covala alla foce del Valanidi	Comando Piazza M.M. di Messina e Reggio Calabria
	{ Da Gela a Capo Granitola	Comando 6a Armata
	{ Pantelleria - Isole Pelagie	Comando Zona M.M. di Pantelleria
9° Stormo 101° Gruppo A Aeroporto Trapani	{ Da Capo Granitola a Cefalù e isole adiacenti (escluso il tratto da Capo S. Vito a Torre S. Teodoro).	Comando 6a Armata
	{ Da Capo S. Vito a Torre San Teodoro.	Comando Piazza M.M. di Trapani

Aeronautica Sardegna: Tutto il litorale della Sardegna e delle isole adiacenti.

51° Gruppo A Aeroporto Alghero	{	Il litorale a Nord del 40° parallelo e isole adiacenti (escluso il tratto da Cala di Pischina a Cala Razza di Giuncu e Arcipelago della Maddalena).	Comando XIII Corpo d'Armata
		Da Cala di Pischina a Cala Razza di Giuncu e Arcipelago della Maddalena.	Comando Piazza M.M. di La Maddalena

36° Stormo Aerop. Decimomannu	Il litorale a Sud del 40° parallelo e isole adiacenti.	Comando XIII Corpo d'Armata
----------------------------------	--	-----------------------------

Aeronautica Albania

38° Stormo Aeroporto Tirana	{ Il litorale corrispondente alla giurisdizione territoriale del Comando Aeronautica dell'Albania.	(Sarà designato dal Comando Supremo)
--------------------------------	--	--------------------------------------

Aeronautica Egeo.

47° Stormo Aeroporto Gadurra	{ Isole dell'Egeo	Comando M.M. delle Isole Italiane dell'Egeo
---------------------------------	-------------------	---

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. IC/8500 Allegati 1

Segreto

P.M. 3300, li 7 Dicembre 1941-XX

OGGETTO: *Difesa delle coste.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	P M. 3200
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3300
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3450
AL COMANDO DELLA 5 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3750
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	TIRANA
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA GRECIA	P.M. 3450
e, per conoscenza:	
AL COMANDO SUPREMO	SUA SEDE
ALLO STATO MAGGIORE R. ESERCITO	SUA SEDE
A SUPERMARINA	SUA SEDE

Seguito foglio n. I-C/6918 dell'11 ottobre c.a.

Le sezioni su allarme contro sommergibili possano intervenire, oltre che contro sommergibili agenti lungo le coste, anche contro unità subacquee nemiche comunque avvistate in mare.

In questo caso, che rientra nelle normali azioni di guerra aerea sul mare, la richiesta d'intervento è dovuta ai Comandi Marittimi corrispondenti alle G.U.A.

Detta richiesta sarà rivolta alle G.U.A. competenti, a meno che i collegamenti non ne consentano l'incontro diretti al Comando del reparto aereo d'allarme che è autorizzato ad intervenire entro il raggio massimo d'azione consentito dal tipo di velivolo impiegato e secondo le norme della circolare I-C/4340 del 14-7-41.

La competenza per la richiesta diretta d'intervento è quella che risulta dall'allegato specchio.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

Reparto che mantiene il nucleo d'allarme per intervenire contro unità navali nemiche.	Comando di Squadra o di Aeronautica della quale dipende il Reparto destinato ad intervenire.	Enti che sono autorizzati a richiedere l'intervento dei nuclei.
1° Stormo B.T. - Aeroporto Cameri	1a Squadra Aerea Milano	Marina La Spezia
2° Stormo B.T. - Aeroporto Pisa	3a Squadra Aerea Roma	Marina La Spezia
3° Gruppo Aut. B.T. - Aeroporto Viterbo	3a Squadra Aerea Roma	Marina Napoli
4° Stormo B.T. - Aeroporto Lecce	4a Squadra Aerea Bari	Marina Taranto
5° Stormo B.T. - Aeroporto Palermo	Aeronautica Sicilia Palermo	Marina Messina Marina Trapani
6° Stormo B.T. Aeroporto Tirana	Aeronautica Albania Tirana	Marialbania-Durazzo
Gruppo Aut. B.T. -Aeroporto Alghero	Aeronautica Sardegna Cagliari	Marina Cagliari
7° Stormo B.T. - Aeroporto Gdura	Aeronautica Egeo Rodi	Marina Rodi

NOTA - Non sono stati inclusi i reparti della 5ª Squadra Aerea, data la mutevolezza dello schieramento in A.S.I. Detto Comando emanerà le opportune disposizioni in accordo con la presente comunicazione.

COMANDO SUPREMO

N. 50715/Op.
Segreto

P.M. 21, li 12 Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: *Convogli per la Libia.*

ALL'ECCELLENZA PRICOLO

Da esame compiuto circa le vicende subite da ultimi convogli si desume ormai ad evidenza che, mentre il problema delle scorte aeree diurne appare risolto in modo soddisfacente, rimane del tutto insoluto il problema notturno.

D'altra parte, data la nostra disponibilità di piroscafi, al convoglio lento non si potrà rinunciare per un certo tempo; si tende con ogni sforzo a migliorare la velocità dei convogli, ma anche questa misura non sarà sufficiente contro le azioni degli aero-siluranti. Se si tiene presente che questi agiscono di preferenza nel periodo lunare, è ovvio che in questo periodo la caccia notturna può avere ampie possibilità di azione.

Tutto ciò rimane in perfetta relazione con la necessità già confermata di tenere sotto bombardamento le basi aeree di Malta.

Vi prego di riferire a questo Comando quali disposizioni concrete intendete di prendere a questo fine.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/17948

Segreto

P.M. 3300, li 18 Ottobre 1941-XI

OGGETTO: *Convogli per la Libia.*

AL COMANDO SUPREMO

Mi riferisco al foglio 50715/Op. di codesto Comando Supremo in data 12 ottobre u.s..

La possibilità della R. aeronautica nei riguardi della protezione aerea ai convogli sono state perfezionate ed incrementate di continuo, in armonia con le direttive del Comando Supremo ed in base all'importanza del problema, che è assolutamente vitale ai fini del mantenimento del fronte africano.

I provvedimenti, adottati di recente, per il potenziamento dell'Aeronautica Sicilia, tra i quali:

- trasferimento di uno Stormo Cant Z 1007 bis;
- aumento quantitativo e qualitativo dei Reparti Caccia, con la sostituzione di un gruppo di velivoli Mc.200 con un altro di velivoli Mc.202 e con l'invio di tutti i Re.2000 consegnati dalla Ditta;
- costituzione di un gruppo da caccia notturna;
- istituzione del collegamento r.t.f. tra navi scorta ed aerei (già completato su quasi tutte le unità capi scorta attualmente in servizio);

hanno dato risultati, che si debbono ritenere soddisfacenti, anche se ancora al di sotto di quelli desiderati.

Ho sempre, inoltre, considerato fondamentale il concetto, di coordinare i mezzi di protezione diretta—crociera caccia, scorta antiaerosiluranti, scorta antisommergibili—con le azioni offensive su Malta. Queste, però, se vogliono essere intense ed ottenere effetti distruttivi sensibili, non possono effettuarsi quotidianamente né essere abbinate al passaggio dei convogli.

Le direttive emanate in tal senso con il foglio di Superaereo IB/17001 in data 29 settembre u.s. hanno inteso appunto di riportare l'impiego delle forze aeree allo scopo fondamentale, che è quello di menomare gli obiettivi con effetto il più lungo possibile nel tempo, al posto di quelle azioni di disturbo, di carattere del tutto contingente, che venivano richieste nel passato.

Le operazioni aeree contro Malta contrastano per quanto possibile la capacità offensiva dell'isola, sia nei riguardi dei nostri convogli che del territorio nazionale. E doveroso però ammettere che in nessun caso potrà ottenersi la neutralizzazione assoluta di Malta, né impedire che una qualche attività aerea possa partire a nostro danno dalle sue basi.

Per quello che riguarda la protezione diurna dei convogli è riconosciuto, anche per dichiarazione di prigionieri inglesi, che la presenza continua di crociere caccia impedisce a bombardieri e siluranti nemici di effettuare le loro azioni, ad eccezione che nelle fasi crepuscolari del mattino e della sera, quando la scorta non è ancora iniziata od è stata ultimata.

La situazione, però, è ben diversa in confronto degli attacchi notturni, per contrastare i quali ci si trova di fronte ad impedimenti che in pratica sono insuperabili.

È da escludere la possibilità di mantenere con continuità crociere di interdizione sul cielo delle basi di Malta, sia per il gran numero di velivoli, che sarebbero necessari, e sia per le condizioni atmosferiche nella maggior parte dei casi sfavorevoli.

E se anche ciò fosse possibile, non si arriverebbe mai ad impedire la partenza di qualche velivolo. È noto, infatti, che l'operazione di decollo dura pochi secondi e può effettuarsi al buio, oppure con il semplice ausilio dei fari di bordo che vengono spenti appena il velivolo è in aria.

In tali condizioni l'inseguimento è irrealizzabile.

Altrettanto può dirsi per crociere che eventualmente fossero disposte sul cielo del convoglio.

Di notte la visibilità nell'aria è circoscritta ad un orizzonte molto ristretto, anche in condizioni di luna piena, e diventa pressoché nulla in mancanza di luna.

Pretendere che un pilota da caccia veda tempestivamente un aereo nemico ed arrivi a prendere contatto balistico con esso — mentre i due sono in volo sul mare, a quote diverse e si ignorano a vicenda — significa chiedere l'impossibile, quando l'avvistamento notturno è già difficilissimo su obiettivi terrestri ristretti se non provvisti di buoni impianti di riflettori.

Il compito, invece, è assai più semplice per il velivolo che va alla ricerca di navi, in quanto le sagome di queste, anche con la sola luce stellare, si presentano in risalto sulla superficie dell'acqua e la loro individuazione viene facilitata dalla scia che lasciano a poppa.

Non è compito dello Stato Maggiore della R. Aeronautica entrare in merito a quelle che sono le modalità dell'organizzazione dei convogli, ma è noto che la protezione aerea, anche semplicemente nei riguardi degli attacchi aerei rappresenta soltanto una delle forme di sicurezza che certamente non può sostituire tutte le altre.

Un'altra maniera di difendersi contro gli attacchi dei bombardieri e degli aerosiluranti — che risulta già in corso di effettuazione — è quella di armare più che possibile le navi con grosse mitragliere e cannoncini, come è dimostrato dagli scarsi risultati ottenuti e dalle perdite subite dall'aviazione germanica nella battaglia atlantica, dopo i provvedimenti in tal senso presi dalla Marina inglese.

In base alle considerazioni più sopra esposte, posso con piena convinzione affermare a codesto Comando Supremo che la R. aeronautica ha fatto e sta facendo tutto quanto è in suo potere per la protezione dei convogli diretti in Libia, la cui sicurezza sarà sempre relativa finchè non sarà possibile variare a nostro vantaggio l'attuale situazione strategica nel Mediterraneo.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/10 Pricolo

**STATO MAGGIORE REGIA AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B - 3

Prot. N. 1B/19410

Segreto

P.M. 3300, li 18 Novembre 1941-XX

OGGETTO: *Protezione aerea diretta e indiretta ai convogli con la Libia.*

AL COMANDO 4^a AEROSQUADRA
AL COMANDO 5^a AEROSQUADRA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA

e, per conoscenza:

COMANDO SUPREMO
SUPERMARINA

Le presenti norme compendiano e sostituiscono le disposizioni finora emanate .

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Gen. Santoro

**DISPOSIZIONI PER LA PROTEZIONE AEREA DIRETTA ED
INDIRETTA AL TRAFFICO MARITTIMO CON LA LIBIA**

I

GENERALITÀ SUL TRAFFICO E SULLA PROTEZIONE AEREA

1) Traffico Marittimo

a) È effettuato da:

— convogli importanti composti da uno o più piroscafi passeggeri oppure da 4 o più piroscafi da carico, con scorta di cc.tt..

— convogli, *normalmente non importanti*, composti da meno di 4 piroscafi da carico, con o senza scorta navale di cc.tt.

— piroscafi isolati, *normalmente non importanti*, con o senza scorta navale di cc.tt..

b) Forze Navali di superficie (normalmente una Divisione Navale su incrociatori e cc.tt.) potranno essere in mare nella zona, per l'appoggio ai convogli. La navigazione d'appoggio si svolge a circa 10 miglia dai piroscafi.

c) Il traffico marittimo con la Libia, fuori del Tirreno, si svolge normalmente sulle seguenti rotte:

— a ponente di Malta fra Marettimo e Tripoli;

— a levante di Malta (rotte orientali), fra lo Stretto di Messina od i porti pugliesi e quelli della Libia.

d) Le notizie relative al traffico marittimo vengono tempestivamente comunicate dai seguenti Comandi Marittimi ai Comandi di G.U.A. interessati:

— da Marina Messina ad Aeronautica Sicilia; — da Marina Messina a Comando Aviazione Pantelleria (tramite Marina Pantelleria);

— da Marina Taranto a 4a Aerosquadra;

— da Marina Bengasi ad Aerosettore Centrale Bengasi e 5^a Aerosquadra (per Aerosettore Est e C.A.T. Africa);

— Marilibia Tripoli ad aerosettore Ovest e se necessario a 5^a Aerosquadra.

e) Nelle comunicazioni del preceduto comma sarà sempre indicato:

— se trattasi di convoglio o piroscalo importante;

— la lettera distintiva del convoglio;

— se la scorta navale è provvista di apparato trasmittente r.t. per il collegamento con i velivoli da caccia (tale indicazione riguarda per ora, soltanto convogli con Tripoli);

— la costituzione del convoglio e della scorta navale diretta;

— la data e l'ora di partenza;

— l'itinerario, l'orario di marcia e la velocità del convoglio;

— la eventuale presenza in mare della Divisione di appoggio, la sua costituzione e le rotte ad essa assegnate. Saranno successivamente comunicate le eventuali varianti alle notizie di cui sopra, a cura degli stessi Comandi Marittimi.

f) Il traffico di cui sopra è giudicato importante o meno da Supermarina — e come tale segnalato dai Comandi Marittimi e quelli

Aeronautici — (in base alle caratteristiche dei piroscafi e del carico ed al numero dei piroscafi) in funzione della necessità o meno delle scorte caccia e antiaerosilurante, come detto in seguito.

I Comandi Marittimi possono però, a volte, giudicare opportuno l'intervento delle predette scorte anche per il traffico inizialmente non giudicato importante, in conseguenza di sopravvenute circostanze locali. In questo caso i predetti Comandi Marittimi sono autorizzati a darne comunicazione ai Comandi Aeronautica interessati, ai quali competono le protezioni previste per il traffico importante.

2) Protezione Aerea.

a) In accordo con lo Stato Maggiore della R. Marina sono state convenute le seguenti forme di protezione aerea che sono di competenza di Armera, dell'Aviazione R. Marina e del X CAT Grecia, come più sotto specificato.

— Scorta diurna con velivoli da bombardamento contro attacchi di aerei nemici da bassa quota, da effettuarsi nella zona fuori del raggio di azione della caccia (denominazione: scorta antiaerosilurante).

— Scorta aerea diurna anti insidiosa, contro sommergibili, siluri e mine (denominazione: scorta anti insidiosa).

— Caccia su allarme, per intervento in conseguenza di avvistamento di ricognitori nemici o di attacchi aerei;

— Ricognizioni di altura per controllo delle provenienze navali nemiche dirette ad ostacolare il traffico.

— Ricognizioni su Malta.

— Azioni aeree offensive contro obiettivi aeronautici ed eventualmente navali di Malta e contro navi in mare.

b) Sono di competenza di Armera:

— le scorte caccia e antiaerosilurante (che hanno luogo soltanto fuori del Tirreno);

— la caccia su allarme;

— le ricognizioni su Malta;

— le azioni aeree offensive su Malta e su navi in mare.

Sono effettuate in collaborazione:

— le scorte anti insidiose. Ad Armera sono devolute quelle indicate nel capitolo successivo; tutte le altre, comprese la zona del Tirreno, sono devolute all'Aviazione R. Marina;

— le ricognizioni d'altura (Armera - aviazione R. Marina - X CAT Grecia).

Il X CAT Grecia:

— rinforzerà eventualmente — a suo giudizio — la scorta caccia di Armera, ai convogli con Tripoli diretti a sud, con velivoli Me 110 dislocati di volta in volta in Sicilia (ed a Tripoli);

— effettuerà, su richiesta di Supermarina, scorte antisommergibili con velivoli Ju.88 nel tratto centrale e sud delle rotte dall'Italia a Bengasi e viceversa. La scorta nel tratto sud, s'intende a rinforzo di quelle normalmente devolute all'Aviazione R. Marina.

c) Le scorte caccia e antiaerosilurante al traffico mercantile devono aver luogo soltanto per quello giudicato importante e come tale segnalato dai Comandi Marittimi ai C.G.U.A.

Le scorte caccia e antiaerosilurante per la Divisione Navale destinata all'appoggio del convoglio, devono effettuarsi di massima, indipendentemente da quelle del convoglio.

d) La scorta anti insidiosa deve aver luogo per tutto il traffico mercantile importante o non importante, e per la Divisione Navale di appoggio.

e) Aliquote di reparti caccia devono essere poste in allarme per tutto il traffico mercantile con la Libia importante o non importante, e per la Divisione Navale di appoggio, segnalati in navigazione entro 100 mg. dagli Aeroporti sede di Reparti Caccia.

f) Le ricognizioni d'altura, giudicate opportune da Supermarina, sono suddivise, in base ad accordi, fra l'Aviazione R. Marina ed Armera, ed ordinate di volta in volta, da Supermarina e da Superaereo. Al X CAT è devoluto di massima, il controllo esplorativo della zona delimitata a ponente dal meridiano 20° e dal parallelo 36° 45' ed a levante dalla congiungente Caso - Foce Rosetta, con ricognizioni che saranno predisposte di iniziativa di quel Comando per la sicurezza di tutto il traffico marittimo con la Cirenaica di cui è sempre a conoscenza.

g) Le ricognizioni su Malta sono generalmente richieste da Supermarina ed ordinate da Superaereo all'Aeronautica Sicilia.

h) Le azioni aeree offensive sono ordinate da Superaereo.

II

C.G.U.A.: SCORTE AEREE E CACCIA SU ALLARME

I C.G.U.A. interessati alla protezione del traffico con la Libia sono quelli citati nel comma d) del paragrafo 1°, i quali disporranno automaticamente le protezioni aeree continue nelle zone sotto specificate, in seguito alle comunicazioni sul traffico che pervengono loro dei Comandi Marittimi.

Aeronautica Sicilia

Scorta caccia:

— Sulle rotte di ponente, di andata e ritorno; fra Marettimo ed il parallelo 35° 20';

— sulle rotte di levante, di andata e ritorno, transitanti per lo Stretto di Messina: fra Messina ed il limite di autonomia dei velivoli da caccia fissato in 85 miglia dall'Aeroporto per il Cr.42 ed i Mc., ed in miglia per i velivoli tipo Re.

Scorta antiaerosilurante:

— Sulle rotte di ponente, di andata e ritorno; nell'intera zona compresa fra i paralleli 35°20' e 34°20' escluso il traffico che, nelle ore di luce di uno stesso giorno, attraversa la sola parte meridionale della zona (vedere Aerosettore Ovest Tripoli);

— sulle rotte di levante, di andata e ritorno, transitanti per lo Stretto di Messina, oltre il raggio d'azione della scorta caccia e fino a 160 mg. dagli Aeroporti B.T.

Scorta anti insidiosa:

— Sulle rotte di ponente, dirette a sud: fra Marettimo ed il parallelo 34°20';

— sulle rotte di levante transitanti per lo Stretto di messina e dirette a sud: fra Messina e la distanza di circa 160 mg. dagli Aeroporti B.T.;

— zone comprese fra i due paralleli citati.

Reparti caccia su allarme:

— Aliquota di Reparti da caccia su allarme per tutto il traffico marittimo in navigazione entro 100 mg. dagli aeroporti caccia di Trapani, Pantelleria, Catania, Comiso, Reggio Calabria, per intervento su richiesta.

IV Aerosquadra

Scorta caccia:

— Per il traffico con la Libia in arrivo e partenza dai porti delle Puglie: entro 85 mg. dagli aeroporti caccia per i velivoli tipo Cr. e Mc. e 100 mg. per i velivoli tipo Re.

Scorta antiaerosilurante:

— Per il traffico con la Libia in arrivo o partenza dai porti delle puglie: nella zona compresa fra il limite d'autonomia dei velivoli caccia impiegati, e la distanza di circa 160 mg. dagli Aeroporti B.T.

Reparti caccia su allarme:

— Aliquota di reparti caccia su allarme per tutto il traffico con la Libia in partenza o in arrivo ai porti delle Puglie, in navigazione entro 100 mg. dagli Aeroporti Caccia (di Crotone Grottaglie) per intervento su richiesta.

V Aerosquadra - Aerosettore Ovest

Scorta caccia:

— Sulle rotte di ponente e di levante in approdo a Tripoli, sia di andata che di ritorno: entro 85 mg. dagli Aeroporti Caccia.

Scorta antisilurante:

— Sulle rotte di andata e ritorno, passanti a ponente di Malta: nel tratto meridionale della zona compresa fra i paralleli $35^{\circ}20'$ e $34^{\circ}20'$, allorché nelle ore di luce di uno stesso giorno, le navi attraversano soltanto tale tratto meridionale e non l'intera zona. (Nei casi cioè in cui il convoglio diretto a nord percorra tale tratto nelle ultime ore della giornata, o il convoglio diretto a sud si trovi all'alba entro la stessa zona);

— sulle rotte di andata e ritorno, passanti a levante di Malta e che approdano a Tripoli: nella zona fuori del limite d'autonomia della scorta caccia e fino a 160 mg. dagli Aeroporti B.T.

Scorta anti insidiosa:

— Sulle rotte di andata e ritorno, passanti a ponente ed a levante di Malta, che approdano a Tripoli: a sud del parallelo $34^{\circ}20'$ in sostituzione o collaborazione con i velivoli r.m., previ accordi da prendersi di volta in volta dal Comando settore con Marilibia, nella intesa che, di preferenza, tutti i velivoli della r.m. efficienti siano già distanti alla scorta diretta antinsidiosa.

Reparti caccia su allarme:

— Aliquota di reparti caccia su allarme per tutto il traffico marittimo con Tripoli, in navigazione entro 100 mg. dagli Aeroporti Caccia di Tripoli, Sorman, Misurata per intervento su richiesta.

Aerosettore Centrale Bengasi

Scorta caccia

— Sulle rotte del traffico marittimo in arrivo e partenza dal porto di Bengasi: entro 85 miglia dagli Aeroporti Caccia.

Scorte antiaerosilurante:

— Sulle rotte del traffico marittimo in arrivo o partenza dal porto di

Bengasi: nella zona oltre il limite d'autonomia dei velivoli caccia fino a 140 mg. dagli Aeroporti B.T.;

— sulle rotte del traffico marittimo passante a levante di Malta e diretto a Tripoli: nel tratto in cui la navigazione si svolge entro la distanza di 140 mg. dagli Aeroporti B.T.

Scorta antinsidiosa:

— Sulle rotte del traffico marittimo con Bengasi, in sostituzione o collaborazione con i velivoli r.m. dietro richiesta di Marina Bengasi, nelle zone di competenza di questi ultimi e previ accordi da prendersi volta per volta dal Comando Settore con Marina Bengasi, nella intesa che di preferenza, tutti i velivoli della P. Marina efficienti siano destinati alla scorta diretta antinsidiosa.

Reparti caccia su allarme:

— Aliquote di Reparti Caccia su allarme per tutto il traffico marittimo con Bengasi, in navigazione entro 100mg. dagli aeroporti caccia (di Bengasi) per l'intervento su richiesta

Aerosettore Est Derna

In caso di traffico marittimo dall'Italia con i porti di Derna e Bardia, il Comando Aerosettore Est in collaborazione con Aliquota CAT Africa provvederà per le scorte caccia, antiaerosilurante e antisommergibile e per le aliquote dei Reparti caccia su allarme, in modo analogo a quanto prescritto per l'Aerosettore Centrale nei riguardi del traffico con Bengasi.

Protezione al traffico di cabotaggio in Libia

Provvedono a tale protezione i comandi degli aerosettori, l'Aviazione R. Marina ed i Reparti O.A., in accordo con i Comandi Marittimi, con i mezzi disponibili e subordinatamente alle necessità del traffico con l'Italia.

In linea di massima, considerando che l'Aviazione R. Marina destinerà i velivoli disponibili alle scorte dirette antinsidiose dei convogli con la madre patria, che i reparti O.A. sono incaricati della normale vigilanza antinsidiosa nelle zone degli approdi e lungo la fascia costiera di 85 mg., questi ultimi potranno di preferenza essere adibiti anche nelle eventuali scorte richieste dal Comando marina, per il traffico di cabotaggio fra Tripoli e Bengasi. I Comandi Aerosettori, Ovest e Centrale provvederanno pertanto di massima alla protezione contro attacchi aerei eventualmente, entro i limiti del possibile, a rimpiazzare i reparti O.A. nella protezione contro i sommergibili nei tratti più pericolosi.

Nella zona orientale della Cirenaica, ove non sono dislocati Reparti

dell'Aviazione R. Marina e dell'O.A. la protezione al traffico di cabotaggio è de voluta, secondo accordi presi col X CAT, all'Aliquota CAT Africa in collaborazione con Aerosettore Est Derna.

Eventuale impiego dell'aviazione caccia di Araxos sulle rotte di Bengasi.

Il Reparto caccia di Araxos, non è interessato alle scorte al traffico per la Libia, tuttavia i convogli da e per Bengasi, che transitano nel raggio d'azione dei velivoli caccia dell'Aeroporto di Araxos, possono all'accorrenza, richiederne l'intervento, facendone regolare richiesta a Marimorea Patrasso sulla onda di m. 53,48.

In seguito alla richiesta, il suddetto Comando del Reparto Caccia è autorizzato a disciplinare l'impiego dei velivoli per scorta sia che il convoglio prosegua nelle rotte verso sud o verso nord, sia che diriga per l'appoggio verso Argostoli. È necessario che Marimorea fornisca i dati sul complesso navale da scortare e quelli di posizione, rotta, velocità, ecc..

III

MODALITA PER LA ESECUZIONE DELLE SCORTE

Scorta caccia

1) Le scorte con i velivoli da caccia saranno effettuate entro 85 mg. dagli aeroporti per i velivoli Cr., Mc. (e G.50 impiegati da Armera Libia) ed entro 100 mg. per i velivoli tipo Re. Si prevede che questi ultimi possano essere impiegati dall'Aeronautica Sicilia e dalla 4^a Aerosquadra.

Si precisa che gli Aeroporti, normalmente sede di Reparti da caccia interessati alle scorte ed all'intervento su richiesta delle navi, sono i seguenti:

— Aeronautica Sicilia: Aeroporti di Trapani, Pantelleria, Catania, Comiso e R. Calabria.

— IV Aerosquadra: Aeroporti di Grottaglie e Crotone.

— V Aerosquadra: Aeroporti di Tripoli, Sorman e Misurata per l'Aerosettore Ovest — Gli Aeroporti di Bengasi per l'Aerosettore Centrale — Aeroporto di Derna per l'Aerosettore Est.

2) La scorta caccia ai convogli diretti a sud sarà effettuata di massima, con due sezioni di cui una incrociante a bassa quota non oltre 500 metri, l'altra ad alta quota sui 2000 metri, o meno se la presenza di nubi o foschia impedisce la visibilità sulla verticale.

La scorta caccia alla Divisione Navale sarà di massima effettuata con una sola sezione.

Nei casi in cui la scorta caccia è disimpegnata da una sola sezione, questa deve mantenersi ad una quota media di 500 metri, in considerazione che l'offesa aerea più temibile è quella dei siluranti e dei bombardieri che attaccano a bassa quota.

3) I velivoli caccia sono particolarmente incaricati di contrastare le offese aeree e pertanto devono incrociare intorno alle navi a distanza non superiore ai 4000 metri in modo da mantenersi in vista dalle navi o da poter intervenire contro attacchi aerei provenienti da qualsiasi direzione.

I velivoli caccia, incrociando come detto sopra, effettueranno anche sorveglianza per i ricognitori nemici (che possono seguire le navi mantenendosi a notevole distanza) e si allontaneranno dalla zona del convoglio per dare la caccia a quest'ultimi, soltanto in caso di avvistamento o di segnalazione da parte delle unità da guerra.

4) Per i velivoli della scorta caccia ai convogli per Tripoli e in ritorno è in atto il collegamento rtf. su kHz 3820 (m. 78,534) per sole comunicazioni provenienti dalle navi da essi scortate e precisamente dal C.T. capo scorta navale e dal Comando della F.N. di appoggio.

Si effettuerà secondo il frasario in vigore.

Tale collegamento consentirà di far pervenire ai velivoli caccia, utili informazioni sugli aerei nemici avvistati dalle navi.

I piloti dei velivoli caccia dovranno prestare ascolto continuo anche durante la navigazione di andata e ritorno per le eventuali comunicazioni dall'Aeroporto.

Tutti i velivoli caccia in servizio di scorta e quelli pronti su allarme devono avere l'apparato preventivamente e sicuramente sintonizzato.

Sono state emanate disposizioni a parte per la sintonizzazione degli apparati riceventi (emissioni rtf. e r.t. bigioraliere del CRT. della R.M. di Roma) e per le esercitazioni d'addestramento con i Comandi Navali in porto.

Scorta antiaerosilurante

5) Per le scorte antiaerosiluranti saranno normalmente impiegati i velivoli B.T. del tipo S.79 e Cant Z 1007 bis o Br.20 o S.81, ed i velivoli Cr.25 questi ultimi attualmente dislocati in Sicilia o Pantelleria - Armera Libia impiega eventualmente anche Ju.87.

6) I velivoli della scorta antiaerosilurante sono particolarmente incaricati di contrastare gli attacchi aerei prevedibili da bassa quota; dovranno mantenersi in volo ad una quota compresa tra i 200 ed i 500 metri ed incrociare a distanza non superiore ai 4000 metri dalle navi come detto per i velivoli caccia.

La scorta antiaerosilurante al convoglio o alla Divisione Navale sarà di massima disimpegnata con una sola sezione.

I velivoli di tale scorta devono essere sempre provvisti anche delle fumate prescritte per la scorta antinsidiosa.

Scorta antinsidiosa

7) La scorta antinsidiosa deve svolgersi secondo le norme in vigore di Maristat.

Saranno normalmente impiegati 2 velivoli dello stesso tipo di quelli indicati al comma 5°). Armerà Libia oltre gli Ju.87, impiega eventualmente velivoli Ju. 87 e i Cr.42 appositamente armati con bombe.

8) Il servizio comunicazioni r.t. per i velivoli della scorta antinsidiosa è quello che risulta dalle norme di cui all'allegato 1 (circolare 34439 del 1° luglio 1941 di Maristat).

I segnali urgenti r.t. e le fumate da impiegare, sono quelle riportate nell'allegato n. 2; le fumate risultano anche nel codice M.A.O. Si fa presente che i velivoli caccia eventualmente incaricati della scorta antinsidiosa non sono dotati di apparati r.t. nè di fumate.

Caccia su allarme

9) La caccia su allarme deve essere predisposta dai C.G.U.A. dell'Aeronautica Sicilia, IV Aerosquadra, Aerosettore Ovest, Centrale ed Est in base alle notizie provenienti dal Comando Marittimo, relativo a tutto il traffico marittimo in oggetto ed alle Forze Navali in navigazione entro la distanza di 100 miglia dagli aeroporti dipendenti. Volta per volta il C.N. deve essere informato dei Reparti che sono stati posti in allarme e della loro dislocazione.

10) L'intervento della caccia su allarme ha luogo dietro messaggio r.t. di richiesta (onda m. 63,48) dei convogli scortati — trasmesso dal c.t. capo scorta navale — o dal Comando Forze Navali di appoggio, oppure dietro il messaggio r.t. di allarme (onda m. 600) dei piroscafi senza scorta navale.

Tali messaggi sono diretti a Marina Trapani o Marina Pantelleria o Marina Messina o Marina Taranto o Marilibia Tripoli o Marina Bengasi, a seconda della zona in cui si trovano le navi. Il C.M. dà immediatamente comunicazione di essi al C.G.U.A. corrispondente, (o Aerosettore), (tranne Marina Pantelleria che informa soltanto il Comando Aviazione di Pantelleria), ed al Comando Caccia dell'Aeroporto in allarme il quale, in base ad accordi preventivi è interessato senz'altro ad intervenire.

Per gli Aeroporti che non sono collegati via filo con il C.M. o con il C.G.U.A., il Comando marittimo provvede a trasmettere all'Aeroporto, su m. 63,48, il messaggio di richiesta (sempre compilato con il MAO, giacchè gli Aeroporti non sono in possesso nè della «S.M. 17 S.» nè della «D..T.4»); ugualmente farà la G.U. o Aerosettore sull'onda «D». (Tale è il

caso dell'intervento della caccia che ha sede nell'Aeroporto di Misurata).

I C.G.U.A. devono effettuare ascolto su onda m. 63,48 durante tutto il tempo in cui i Reparti caccia dipendenti sono in stato di allarme, per la intercettazione diretta dei messaggi r.t. di richiesta. Analogo ascolto devono effettuare gli Aeroporti caccia su allarme.

Il C.G.U.A. deve successivamente informare il C.M. in merito all'intervento che ha avuto luogo, affinché quest'ultimo possa darne notizia per r.t. alle navi che lo hanno richiesto.

11) L'intervento della caccia su allarme, che ha luogo in base alle norme sopradette, può essere richiesto sia dalle navi che hanno già la scorta caccia, sia da quelle che ne sono prive, quando abbiano avvicinato velivoli ricognitori nemici (preludio di attacchi aerei) o siano già state oggetto di un attacco aereo e quindi se ne prevedono dei successivi.

In ogni caso è ovvio che l'intervento debba aver luogo nel minimo tempo e che non dovrà esaurirsi con l'invio dei primi velivoli, poichè alla richiesta trasmessa dalle navi si deve dare il significato di «richiesta urgente di aerei per iniziare una scorta caccia continua o per rinforzare quella già in atto».

Si precisa pertanto che dopo la partenza dei primi velivoli, che avrà avuto luogo senza altri ordini in seguito alla ricezione via filo o via radio del segnale delle navi, compete al C.G.U.A. (o Aerosettore) l'emanazione degli ordini necessari alla prosecuzione con altre pattuglie successive.

Varie

12) Tutte le scorte devono aver luogo soltanto nelle ore diurne nella intesa che al mattino, i velivoli devono decollare in tempo per trovarsi sul ciclo delle navi alle prime luci; la sera devono compiere la navigazione di rientro avendo lasciato le navi non prima di 30 minuti dopo l'ora del tramonto del sole.

I velivoli da caccia per i quali non è prevista la navigazione notturna, non possono sempre attenersi alle disposizioni di cui sopra. Perciò allo scopo di non lasciare le navi senza scorta proprio nelle ore più propizie per l'offesa aerea si dispone che il C.G.U.A. — specie quando le navi sono lontane dagli Aeroporti caccia — sostituiscono le scorte caccia previste dalle presenti norme, con scorta antiaerosiluranti (velivoli B.T.) nella prima ora del crepuscolo del mattino e in quella ultima del crepuscolo serale.

I C.G.U.A. possono, dandone preventiva comunicazione a Superaereo ed al Comando Marittimo, disporre la continuazione della scorta caccia e antiaerosilurante nelle prime ore notturne, quando in occasione di luna piena e buona visibilità, *sussisterà la condizione di luce indispensabili all'effettuazione di tale servizio*. Il Comando Marittimo sarà incaricato da Supermarina di darne comunicazione alle unità del

convoglio (indicazione dell'ora fissata per la fine della scorta effettiva sul ciclo delle navi)

In questo caso, considerando che non sono previsti i segnali di riconoscimento notturni fra velivoli e navi, e comunque allo scopo di non creare dubbi nel riconoscimento degli aerei, è opportuno che la sezione incaricata della scorta nelle prime ore notturne, raggiunga le navi ed inizi il suo servizio prima del cadere della oscurità.

La scorta in queste ore dovrà mantenersi vicina alle navi il più possibile.

13) Le pattuglie destinate alla scorta devono decollare in modo che le scorte si svolgano senza soluzione di continuità sul cielo delle navi.

14) Gli aerei che dirigono verso le navi per assumere la scorta devono avvicinarsi ad esse con rotte pressochè parallele ed effettuare la manovra e la segnalazione di riconoscimento prevista dalla SM6S - A56S.

I velivoli da caccia non sono provvisti di fumate.

15) Nella esecuzione delle scorte i velivoli non devono emettere segnali r.t. di nessun genere a meno di provate e reali necessità operative e per assistenza al volo; la sintonia con le stazioni r.t. a terra, deve essere fatta preventivamente prima del volo.

Ciò allo scopo di evitare che il nemico, attraverso l'intercettazione r.t. od r.g. di segnali emessi da velivoli in volo presso le navi, possa ricavare utili elementi circa la posizione di queste ultime.

16) Nessun collegamento r.t. deve aver luogo fra i velivoli incaricati della scorta anti insidiosa, ai quali è devoluto l'incarico di segnalare anche per r.t. alle unità di scorta — senza nessun preventivo collegamento di sintonia — gli eventuali avvistamenti di sommergibili, siluri ecc.

Data la caratteristica con cui deve effettuarsi questo eventuale saluario collegamento fra aerei della scorta anti insidiosa e le unità navali, è necessario che detti velivoli effettuino la missione avendo gli apparati r.t. preventivamente e sicuramente sintonizzati sull'onda d'impiego.

17) Quando sul cielo delle navi è in volo la scorta dei velivoli da Caccia deve ritirarsi che velivoli di altro tipo incaricati di altre scorte, sorvolino le navi. Ciò allo scopo di evitare falsi allarmi fra i velivoli da caccia di scorta, i quali in particolari condizioni di luce e di visibilità, potrebbero scambiarsi per nemici.

18) Non si esclude che i velivoli incaricati di una determinata scorta possono utilmente svolgere anche compiti devoluti ad aerei di altre scorte.

— I velivoli da caccia e quelli della scorta antiaerosilurante possono infatti avvistare sommergibili ed eventualmente i siluri pur non essendo questa la loro precipua attribuzione.

Si prescrive pertanto che i velivoli da caccia li segnalino abbassandosi e compiendo evoluzioni di mitragliamento sul punto dell'avvistamento e lungo la scia dei siluri: i velivoli B.T. li segnalino compiendo evoluzioni e lanciando le fumate prescritte sul punto di avvistamento e per quanto possibile con raffiche di mitragliamento come sopra detto.

— Nei casi in cui per indisponibilità di mezzi i Comandi Aeronautica e Marittimi interessati, non possono fornire la scorta antiaerosilurante ed antinsidiosa richiesta per un determinato convoglio, si prevede possibile l'impiego di una sezione di velivoli B.T. incaricate delle due scorte. Si precisa che in tal caso l'onda di impiego di questi velivoli deve essere quella M e che le segnalazioni r.t. degli avvistamenti non abbiano luogo secondo le norme della scorta antinsidiosa; il velivolo darà invece per r.t. su onda M, il normale segnale di scoperta. Si prescrive che detti aerei siano provvisti di bombe a.s. oppure di bombe mina da 100 ritardate, oltre che delle fumate previste per i segnali urgenti di cui al codice MAO.

— I velivoli incaricati della scorta antinsidiosa segneranno agli altri aerei di scorta ed alle navi, l'eventuale avvistamento di aerei nemici, oltre che per r.t. anche con artifici luminosi bicolori bianco-rossi (fumate).

19) Sarebbe opportuno che i velivoli della scorta caccia e quelli della scorta antiaerosilurante, fossero a conoscenza del turno di avvicinamento dei velivoli incaricati della scorta antinsidiosa appartenenti alla r.m. od Armera.

Qualora possibile il Comando G.U.A. potrà avere le notizie relative alle scorte della r.m. dal Comando Marittima corrispondente.

20) Tutti i sommergibili non preannunziati, avvistati entro una fascia di 10 mg. per lato rispetto alle rotte seguite dal traffico marittimo devono considerarsi nemici e come tali segnalati ed attaccati con tutti i mezzi di cui dispone l'aereo e con la manovra più rapida.

21) La navigazione dei convogli ha luogo di massima secondo l'orario di marcia reso noto ai C.G.U.A. e quindi ai Reparti Aerei incaricati delle scorte (comma c), Cap. I). A volte, però i convogli subiscono dei ritardi e possono anche trovarsi scartati di alcune miglia dalla rotta prevista.

Le navi di scorta sono incaricate di segnalare per r.t. ai C.M. eventuali ritardi, anticipi o spostamenti laterali dell'ordine delle 20 mg. e più; non sempre però tale segnalazione è opportuna, *nè agli aerei, è mai consentito di comunicare per r.t. gli eventuali spostamenti delle navi rispetto alla posizione prevista, constatati durante la scorta.*

Date queste restrizioni sulle segnalazioni relative alle posizioni delle navi che sono in mare ed allo scopo di facilitare agli aerei nazionali la ricerca del convoglio da scortare, è necessario che i velivoli rientrati comunichino verbalmente al Comando del proprio reparto la posizione e

l'ora in cui hanno lasciato la scorta, affinché se ne possano trarre utili elementi per gli aerei che devono ancora partire.

Si dispone inoltre che i Reparti che dipendono da una stessa G.U.A. che sono interessati alle scorte di un medesimo convoglio, si mantengano in stretto contatto per scambiarsi le notizie di cui sopra riferite dagli aerei e ne diano notizia anche al Comando G.U.A.. Tali comunicazioni dovranno aver luogo (in chiaro se con mezzo a filo, in cifra se via radio) con frasario convenzionale — che faccia riferimento anche a posizioni geografiche convenzionali — che sarà stabilito dal C.G.U.A. o dal Comando Aerosettore.

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B-3

Prot. N. 1B/19989

Segreto

P M. 3300, li 28 Novembre 1941-XIX

OGGETTO: *Protezione aerea al traffico marittimo con la Grecia.*

AL COMANDO 4^a AEROSQUADRA
AL COMANDO AERONAUTICA SICILIA
AL COMANDO AERONAUTICA GRECIA

e, per conoscenza:

COMANDO SUPREMO
SUPERMARINA
COMANDO AERONAUTICA ALBANIA

1) Le norme per la esecuzione delle scorte aeree di cui alla circolare 1B/19410 del 18 novembre u.s., si intendono estese anche per le scorte caccia, antiaerosiluranti ed a quelle eventuali antinsidiose da effettuarsi con i velivoli di Armera, per il traffico marittimo da e per la Grecia, che viene segnalato come importante dai Comandi Marittimi, ai C.G.U.A.

2) I C.G.U.A. interessati sono: — IV Aerosquadra;

— Aeronautica Grecia, soltanto per quanto riguarda l'impiego del reparto Caccia di Araxos (Patrasso);

— Aeronautica Sicilia, per il traffico con la Grecia che transita per lo stretto di Messina e in arrivo o partenza dai porti orientali della Sicilia.

3) Le comunicazioni relative a tale traffico sono effettuate da:

— Marina Taranto a IV Aerosquadra;

— Marimorea Patrasso a Comando Aviazione Caccia Araxos;

— Marina Messina e Aeronautica Sicilia.

4) Nelle predette comunicazioni sarà di volta in volta specificato se trattasi di traffico importante per il quale dovranno essere predisposte:

— la scorta caccia sulle rotte entro 85 mg. dagli Aeroporti Caccia (e 110 mg. se trattasi di velivoli di tipo Re);

— la scorta antiaerosilurante nei tratti di rotte comprese fra il limite d'autonomia della caccia e 160 mg. dagli aeroporti B.T.;

— la caccia su allarme per le rotte entro 100 mg. dagli Aeroporti Caccia.

Per il traffico non giudicato importante sarà predisposta soltanto la caccia su allarme.

5) Qualora i Comandi Marina di Taranto o Messina segnalino al C.G. U.A. corrispondente che per indisponibilità di velivoli, l'Aviazione R. Marina non può disimpegnare tutta o parte della scorta o vigilanza antinsidiosa necessaria per un determinato convoglio, il C.G.U.A. potrà fornire il concorso richiesto. Tale concorso dovrà essere sempre subordinato alle necessità della protezione del traffico con la Libia; in accordo con il Comando Marittimo la scorta antinsidiosa potrà effettuarsi anche con un solo velivolo, o potrà eventualmente essere abbinata alla scorta antiaerosilurante se già prevista; per il traffico meno importante potrà aver luogo sotto forma di vigilanza antinsidiosa lungo la rotta che dovrà essere percorsa dal convoglio.

Per conoscenza si informa che i reparti della r.m. interessati delle scorte antinsidiose sono quelli di Marina Messina o di Marina Taranto o di Marimorea Patrasso (Aeroporto di Prevesa).

6) Nel caso di traffico le cui scorte interessino successivamente l'Aeronautica e la 4^a Aerosquadra, il limite di azione dei due Comandi è quello del meridiano 17°20'.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Gen. Santoro

COMANDO SUPREMO

Prot N. 50716/Op.
Segreto

P.M. 21, li 12 Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: *Ricognitori notturni inglesi.*

ALL'ECCELLENZA PRICOLO

Con riferimento al mio foglio n. 50715/Op, odierno segnale che a oriente di Capo dell'Armi e a ponente di Trapani si manifesta la presenza continuata specie di notte, di gruppi ricognitori bombardieri in sorveglianza degli specchi d'acqua che sono forzatamente percorsi dai convogli.

È necessario contrastare anche questa azione notturna del nemico. Prego riferire.

IL CAPO DI S.M. GENERALE
F/to Ugo Cavallero

Nota - Generale Santoro: «Non c'è nulla da fare!».

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/17942

P.M.. 3300, li 18 Ottobre 1941-XIX

Segreto - Doppia busta

OGGETTO: *Ricognitori notturni inglesi*

AL COMANDO SUPREMO

Riferimento al foglio 50716/Op. in data 12 ottobre.

L'attività dei ricognitori notturni nemici non può essere attualmente contrastata in alcun modo, per le ragioni esposte nel mio foglio n. 1B/17948 in data odierna.

Già di per se stesso l'avvistamento di un ricognitore da parte di altro velivolo si presenta problematico di giorno, come lo dimostra il fatto che quotidianamente nostre ricognizioni si svolgano nel Mediterraneo centrale, con percorso press'a poco fisso e senza che il nemico abbia mai potuto impedirle, ad eccezione di casi rarissimi, che hanno carattere puramente occasionale.

Di notte le probabilità di avvistamento sono del tutto nulle e non posso, perciò, che confermare come qualsiasi tentativo di impedire le ricognizioni nemiche si risolverebbe in inutile sciupio di mezzi.

In avvenire, non appena sarà possibile disporre di una rete di segnalatori elettromagnetici, analoga a quella che risulta da tempo in possesso delle forze militari inglesi ed attualmente anche dell'Aeronautica tedesca, il problema sarà riaffrontato, con buone probabilità di successo.

Si precisa in proposito che i tedeschi in seguito alla cattura, durante la battaglia delle Fiandre, di un esemplare inglese, di tali apparati, hanno potuto riprodurlo in serie e studiare a fondo la questione. Attualmente l'Aeronautica del Reich dispone, in proposito, di una rete completa sulle coste francesi, belghe ed olandesi e di reti minori sul fronte Est, per la difesa delle zone di maggiore interesse industriale.

Ufficiali dello Stato Maggiore della R. Aeronautica sono stati inviati in Germania per prenderne conoscenza ed altri saranno prossimamente inviati per approfondire gli studi, dal punto di vista tecnico e del funzio-

namento.

Sono già stati richiesti all'Aeronautica tedesca un congruo numero di tali apparati, e sollecitati personalmente al Reich Maresciallo Goering, ma si prevede di poterli avere solo fra tre mesi.

Una soluzione più completa potrebbe ottenersi integrando l'azione dei segnalatori a terra con le indicazioni di segnalatori elettromagnetici a bordo di velivoli.

Tali apparati, che si ritiene siano da tempo impiegati dai velivoli da caccia notturna inglesi, sono ancora allo stato sperimentale in Germania.

Anche in Italia sull'argomento sono in atto studi che si presentano promettenti.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO

Ufficio Op./Marina

In partenza alle ore del 19 Ottobre 1941-XIX

PER SUPERMARINA (a mano)

PER SUPERAEREO (a mano)

e, per conoscenza

SUPERESERCITO (a mano)

Nr. 40394././ ore 19.03././

Est assolutamente necessario migliorare difesa traffico A.S.I. da attacchi aerei et sommergibili che si vanno facendo sempre più gravi ././ Supermarina et Superaereo studino possibilità intensificare reazione ciascuno nel proprio campo oltre le scorte dirette di propria competenza ././ Particolarmente Supermarina per quanto riguarda caccia preventiva sommergibili nelle zone di transito obbligato e di atterraggio et Superaereo per quanto riguarda azioni su Malta ././ Il tutto in relazione partenza convoglio ././ Azioni aeree su Malta devono tendere ad impedire attività aerea nemica durante navigazione convoglio per ciò devono essere effettuate soltanto nel periodo in cui convoglio si trova in zona pericolosa ././ Però con carattere di grande intensità e di durata ././ Super marina et Superaereo riferiscono su predisposizioni prese ././

UGO CAVALLERO

*Documento abrogato e sostituito con foglio pari numero prot. e data
(vedi pag. 887)*

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/18193

P.M. 3300, li 23 Ottobre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Difesa traffico A.S.I.*

AL COMANDO SUPREMO

Mi riferisco al tele 40394 in data 19 ottobre.

È noto a codesto Comando Supremo che la R. Aeronautica sta facendo tutto quanto è in suo potere per la protezione diretta ed indiretta ai convogli in navigazione per l'A.S.I..

I vari aspetti del problema, dal punto di vista aeronautico, sono stati ampiamente trattati a voce e per scritto ed anche molto di recente — foglio di Superaereo n. 1B/17948 in data 18 u.s. — sono state rappresentate a codesto Comando Supremo le ragioni per le quali è possibile ottenere soltanto una limitazione, ma non la neutralizzazione assoluta, dell'attività aerea nemica in partenza da Malta.

Le Forze aeree dislocate in Sicilia sono tutte impegnate a tale scopo. Esse rappresentano al momento attuale il massimo disponibile, in relazione alle esigenze degli altri settori operativi ed ai compiti di varia natura a cui la R. Aeronautica deve far fronte.

Con tali forze viene provveduto a tutte le forme di protezione diurna, a carattere continuativo: crociere caccia — scorta antiaerosiluranti — scorta antisommergibili — ricognizioni a largo raggio — protezione dei porti di imbarco.

Prossimamente sarà trasferito in Sicilia uno Stormo su velivoli Ca 313, il quale potrà sostituirsi ai Reparti da Bombardamento nella maggior parte delle missioni esploranti e di scorta, ottenendo così un ulteriore potenziamento delle forze offensive.

Per gli attacchi contro Malta, anche considerati solo in funzione di protezione ai convogli, è mio fermo convincimento che azioni di massa, effettuate saltuariamente, siano più redditizie di azioni di disturbo ripetute di frequente.

In base a questo concetto ho ribadito, con il foglio IB/17001 in data 29 settembre u.s., direttive operative che erano state alquanto modificate, non per volere dello S.M. della R. Aeronautica, ma per continuo adattamento a necessità contingenti, e codesto Comando supremo col foglio 50679 in data 5 ottobre u.s. le ha approvate.

Se codesto Comando Supremo ritiene, invece, che si debba, in linea di massima, far coincidere le azioni di bombardamento contro Malta con la navigazione dei convogli, si ritorna ancora a quelle operazioni di disturbo, che si sono dimostrate di scarsa efficacia e di maggiore rischio.

Debbo osservare a questo proposito che i termini *frequenza, intensità e durata* sono in gran parte antitetici e che le operazioni aeree notturne a carattere intenso — giacchè solo in rarissimi casi e con l'impegno di grandi masse di caccia si può prevedere di poter attaccare Malta di giorno — sono strettamente subordinate a condizioni atmosferiche favorevoli, le quali possono non coincidere con il movimento dei convogli. Si potrebbe perdere, cioè, delle occasioni propizie e non essere in grado poi di fare le azioni quando vengono richieste.

Per quanto sopra detto, ritengo che da parte della R. Aeronautica non vi siano per ora nuove predisposizioni da prendere, oltre quelle già in atto che assicurano il massimo ottenibile in questo campo

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Pricolo

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/18193

P.M. 3300, li 23 Ottobre 1941

Segreto

OGGETTO: *Difesa traffico A.S.I.*

AL COMANDO SUPREMO

In ottemperanza alle direttive contenute nel telegramma in data 19 ottobre u.s. — che in sostanza confermano quelle già approvate da co-desto Comando Supremo con foglio 50679/Op. del 5 ottobre u.s. — assicuro che l'aeronautica impegna ogni suo mezzo disponibile per la protezione dei convogli e per il controllo di Malta e che, nell'avvenire, sarà ancora meglio organizzata la massa delle azioni aeree contro i campi di aviazione nemici specialmente nelle notti in cui si effettuano i convogli, dando naturalmente la procedura alla protezione dei convogli per il Sud.

Subordinatamente a tali esigenze, che si debbono considerare preminenti, l'aeronautica svolgerà azioni offensive sulla base navale di La Valletta e su quelle unità navali, in special modo su quelle militari, che dovessero essere avvistate a Malta o nelle acque dell'isola.

Inoltre, sulle basi aeree, per la distribuzione o per la neutralizzazione delle unità ivi dislocate, saranno condotte azioni a bassa quota, di mitragliamento e di spezzonamento, la cui efficacia sarà prossimamente aumentata con l'impiego di nuove bombe dirompenti ed incendiarie in corso di approntamento.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/te Pricolo

SUPERMARINA

Prot. N. 24614

31 Ottobre 1941

Segreto - Riservato personale

Urgente

ARGOMENTO: *Traffico con l'A.S.I.*

AL COMANDO SUPREMO

e, per conoscenza:

AL SUPERESERCITO

AL SUPERAEREO

Riferimento avviso n. 40394 in data 19 ottobre 1941

1) I mezzi adibiti alla caccia ai sommergibili sono pochi in relazione al gran numero di zone di azione e sono logorati da una ormai troppo lunga ed intensa attività.

Si cerca con ogni accorgimento di intensificare al massimo la ricerca e la caccia preventiva dei sommergibili nelle zone più pericolose (porti di partenza e di arrivo, passaggi obbligati nelle vicinanze della costa occidentale della Sicilia e delle isole di Marettimo e di Pantelleria), utilizzando nel modo migliore le poche torpediniere dislocate nella zona (2 o 3) e, in caso di tempo maneggevole, i Mas.

Marina Napoli, Marina Messina e Marina Tripoli, in relazione agli itinerari dei convogli ed agli avvistamenti dei sommergibili avvenuti nei giorni immediatamente precedenti quello del passaggio del convoglio, dispongono per la caccia a.s. preventiva: di giorno effettuando ricerca sistematica con l'ausilio degli aerei della r.m., di notte con l'esecuzione di rastrelli a.s., peraltro poco efficaci perchè fatti con pochissimi mezzi.

2) Entro il mese di novembre si dislocheranno a Tripoli e Bengasi le due squadriglie germaniche di 4 motovedette ciascuna, già in viaggio di trasferimento; esse potranno portare un aiuto alle azioni antisommergibili sulle coste libiche.

Molto di più si potrà ottenere se queste due squadriglie saranno portati a cinque, come richiesto. Le altre tre andrebbero dislocate a Trapani, a Pantelleria (tempo permettendo) e a Messina.

3) A partire dal marzo 1942 cominceranno a entrare in servizio le nostre unità cacciasommergibili.

Prima le motovedette di 60 tonnellate, che sono simili a quelle tedesche ora attese, poi, a partire dal luglio, le corvette di 560 tonn., che saranno simili e forse superiori alle migliori unità cacciasommergibili oggi in servizio in Inghilterra e in Germania (di dove non possono venire perchè non passano dai canali interni di Francia).

Mi riservo di inviare una memoria sui problemi relativi alla guerra dei sommergibili in Mediterraneo e ai mezzi per contrastarla.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Arturo Riccardi

SUPERMARINA

Prot. N. 023902
Segreto - Riservato Personale
Urgente

Roma, 22 Ottobre 1941

ARGOMENTO: *Traffico con l'A.S.I.*

AL COMANDO SUPREMO

1) La ricognizione a vista di stamane alle 10.30 su Malta conferma la presenza di 2 incrociatori e di alcuni cacciatorpediniere. Ciò può significare che questo gruppo di unità leggere, provenienti da Gibilterra, non è entrato a Malta solo per rifornirsi, ma per restarvi.

2) La presenza di queste navi a Malta obbliga a tener fermi i convogli per la Libia, sia per la via Tripoli che per quella di Bengasi.

Sono in questo momento fermi a Tripoli cinque piroscafi (Giulia, Proserpina, Nirvo, Foscarini, Sparta) e 6 Ct (Da Recco, Folgore, Usodimare, Oriani, Gioberti, Sebenico) che devono rientrare in porti metropolitani. E fermo a Navarino un convoglio di 2 piroscafi scortato da Ct. Strale diretto a Bengasi (Iseo e Bolsena).

3) A protezione dei convogli per Bengasi potrebbe uscire la 3a Divisione da Messina, ma ogni operazione del genere costerebbe circa 4.000 tonn. di nafta (supponendo di impiegare solo 2 incrociatori tipo Trieste e 4 Ct.).

4) A protezione dei convogli per Tripoli occorrerebbe provvedere con un'altra divisione da dislocare a Palermo, porto, come è noto di insufficiente protezione a.a.. Inoltre l'impiego di queste divisioni nel Canale di Sicilia comporterebbe ora gravissimi rischi, che non si correivano nella primavera scorsa quando si determinò una situazione analoga, perchè non c'erano ancora tanti sommergibili e non vi erano affatto aerosiluranti. Infine occorrerebbero circa 3.000 tonn. di nafta ogni missione (supponendo di impiegare 2 incrociatori tipo Garibaldi a 4 cacciatorpediniere.

5) È indispensabile, per non andare incontro a gravissime conseguenze, che l'Aeronautica renda impossibile la permanenza a Malta di navi di superficie.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Arturo Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Messaggio in partenza

Segreto

Urgentissimo

In chiaro per telescrivente

Ora consegna 19,45

Data 23 Ottobre 1941-XIX

AERONAUTICA SICILIA

1B/18213 SUPERAEREO PUNTO.

Presenza unità navali inglesi a Malta rende impossibile traffico marittimo con A.S.I. ./ Est pertanto necessario cercare con tutti i mezzi impedire ulteriore permanenza dette unità ./ Codesto Comando studi ed effettui azioni notturne e diurne su La Valletta intese raggiungere scopo di cui sopra ./

Gen. PRICOLO

MINISTERO DELL'AERONAUTICA
GABAEREO

TELEGRAMMA

Giorno 30 Ottobre XX (1941)

AERITALIA
BERLINO

86026// Gabaereo // Pregasi trasmettere Maresciallo Goering seguente telegramma da parte Eccellenza Pricolo //

«Presenza at Malta di incrociatori inglesi impedisce effettuazione convogli per la Libia infirmando assai gravemente possibilità rifornimenti // Considerato che unico mezzo per eliminare da Malta dette unità est quello di effettuare reiterati et violenti bombardamenti in picchiata su base navale La Valletta et poichè disponiamo attualmente di pochissimi velivoli Stukas, vi prego Eccellenza di voler cortesemente disporre che con carattere di urgenza siano temporaneamente dislocati in Sicilia due squadriglie Stukas che potrebbero poi essere sostituite da Reparti con Equipaggi italiani qualora vi compiacesse disporre che almeno venticinque-trenta velivoli Ju.87 siano al più presto ceduti all'Aeronautica italiana // Ringraziandovi vi invio il mio cordiale saluto» //

D'Ordine Capo Gabinetto Generale URBANI

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot N. 1B/19585 Allegati 1

P.M. 3300, li 21 Novembre 1941-XIX

Segreto

OGGETTO: *Attacchi Stukas contro navi nel porto di Malta - Attacco contro Tobruk.*

AL COMANDO SUPREMO

Si trasmette copia integrale del foglio n. 1575/41. Segretissimo - Riservato personale - data 17 novembre 1941, dell'Ufficio del generale dell'Arma Aerea Tedesca presso lo Stato Maggiore della R. Aeronautica.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

Chefsache

**GENERAL DER DEUTSCHEN LUFTWAFFE
BEIM OBERKOMMANDO DER
KGL - ITALIENISCHEN LUFTWAFFE**

Ia N. 1575/41
Segr.mo - Ris. Pers.

Rom, li 17 Novembre 1941

RIFER.: *OKW/WFST Abit. L Ia op. n. H 002719/41 gKdos del 16-11-41*

ALLO

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
S.E. GENERALE S.A. SANTORO

Suddetto riferimento viene dato a conoscenza qui appresso:

1) Il Führer attualmente non ritiene molto opportuno attacchi di «Stuka» contro navi nel porto di Malta, anche se questi attacchi vengono eseguiti con protezione di caccia tedesca. Bisogna presumere che ivi la difesa c.a. sia eccezionalmente forte. A tali attacchi di «Stukas» deve precedere un indebolimento sistematico della difesa a mezzo attacchi di disturbo, di attacchi di voli ad alta quota e voli radenti, collegato con un combattimento dei rifornimenti per Malta. A quest'ultimo scopo è molto propizio — oltre l'impiego innanzi tempo di formazioni aeree ivi affiancati, mentre nel frattempo l'Arma Aerea Italiana con attacchi di disturbo contro Malta dovrebbe almeno costringere la difesa c.a. inglese ad un forte consumo di munizioni.

Il combattimento proprio di Malta come base aero-navale potrà essere iniziato solamente, quando sarà giunta la Squadra Aerea Germanica colla massa dei suoi reparti.

2) Un prossimo attacco contro Tobruk, come intenzionato dal Generale Rommel, d'accordo col Duce, è desiderato. Come presupposizione per l'inizio dell'attacco il Führer ritiene necessario un approvvigionamento dei reparti aerei da impiegarsi per il sostegno dell'attacco dell'Africa Settentrionale in tale misura che essi, anche dopo l'attacco su Tobruk, siano in grado di combattere attacchi inglesi contro il fronte di Sollum. Sarebbe opportuno di aspettare anche l'arrivo del 3° gruppo caccia ancora previsto per l'Africa Settentrionale. Esso sarà pronto al trasferimento in 4 giorni.

Sono stati impartiti ordini all'Arma Aerea di accelerare i rifornimenti di carburante via Bengasi.

Ten. Col. A.A. r.n. Pil.
F/10 Gottschling

**COMANDO SUPREMO
IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE**

Prot. N. 30767/Op.

P.M. 21, li 21 Ottobre 1941-XIX

ECCELLENZA IL GENERALE FRANCESCO PRICOLO
Capo di Stato Maggiore alla R. Aeronautica

ROMA

In relazione alla conversazione già avuta Vi prego di volere, in occasione del vostro sopralluogo in Cirenaica, esaminare anche la possibilità di un pronto rinforzo temporaneo della quinta aerosquadra non solo per l'invio già in corso di reparti da caccia ma altresì per l'aviazione da bombardamento e ricognizione, tutto ciò in rapporto alla prevista operazione su Tobruk.

F/to Ugo CAVALLERO

**IL CAPO DI STATO MAGGIORE
DELLA R. AERONAUTICA**

Prot. N. IB/18214

23 Ottobre 1941-XX

ALL'ECCELLENZA IL CAPO DI S.M. GENERALE

ROMA

In relazione alla Vostra lettera 30767/Op in data 21 ottobre u.s., Vi espongo, Eccellenza, i provvedimenti in corso di attuazione e previsti per il rinforzo della 5^a Squadra Aerea.

Ricognizione Strategica

— Trasferimento, in corso, di una Squadriglia su Cant Z 1007 bis con attrezzatura fotografica speciale ed impianto Rdg. per lunghe navigazioni.

Si stanno approntando inoltre alcuni velivoli Mc 200 con attrezzatura fotografica, per l'esecuzione di rilievi sulle zone maggiormente pericolose.

Caccia

— Trasferimento di un Gruppo su Mc 200 - in corso

— Trasferimento di un Gruppo su Mc 202 - previsto per il 25 corr.

— Trasferimento di un Gruppo su Mc 202 - in preparazione.

In tal modo si avrà in Libia l'intero 1° Stormo su velivoli Mc 202, i quali sono nettamente superiori ai tipi simili del nemico.

All'arrivo del terzo dei tre Gruppi suddetti, si farà rientrare in Patria il 155° Gruppo C.T. (G 50) per necessario avvicendamento.

Bombardamento (rinforzo temporaneo)

— Trasferimento di uno Stormo

(il 35°) su Cant Z 1007 bis - in preparazione.

Esiste inoltre uno Stormo di S 79 (il 46°) in riserva, già pronto ed in perfetta efficienza, da impiegarsi a seconda della situazione, ma che ora è destinato, come da ordini di codesto Comando, alla difesa dell'arco ligure.

L'eventuale trasferimento di questo Stormo è subordinato alla disponibilità di carburante in Libia.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Pricolo

COMANDO SUPREMO
Uff. Op. Eserc. Scacch. Africa

20 Novembre 1941

APPUNTO PER IL DUCE

La situazione in Cirenaica è stata, come Voi sapete, DUCE oggetto della più attenta e continua cura del Comando Supremo, secondo le indicazioni da Voi stesso più volte ripetute. Si è considerato non solo l'azione per la presa di Tobruk, ma anche le possibilità di una iniziativa nemica intesa a prevenire questa nostra operazione?

Uno dei problemi essenziali in questo campo era quella dell'aviazione. L'entrata in linea degli apparecchi Macchi 202 ci consentiva di poter disporre in Africa Settentrionale di una caccia prevalente con tutte le possibilità che da una tale prevalenza derivavano.

A) Il giorno *11 ottobre* rientrato appena il generale Pricolo dal suo viaggio in Germania, ripresi con lui l'esame di questo problema e lo invitai a predisporre l'invio in Cirenaica di due gruppi da caccia M 202, che egli mi assicurò essere pronti entro brevissimo termine. In questa circostanza facevo presente al generale Pricolo che, pur rimando ferme le nostre predisposizioni per l'attacco tempestivo di Tobruk, tutte le nostre predisposizioni concernenti la Cirenaica dovevano partire dal presupposto dell'imminenza di una iniziativa nemica, fosse questa o no confermata dalle informazioni. Fui molto esplicito in questo punto e lo stesso generale Pricolo mi ripetè testualmente il mio concetto dicendo di associarsi. Per fare presto il generale Pricolo mi propose di inviare subito in Cirenaica il gruppo Mc 202 concentrato in Sicilia, anche se ciò portava a rompere la unità dello stormo cui questo gruppo appartiene.

B) Il *14 ottobre* ebbi con il generale Pricolo un nuovo colloquio sullo stesso argomento e gli chiesi a che punto fosse la partenza del gruppo Macchi 202 dalla Sicilia. Mi rispose il generale Pricolo che la pronta disponibilità di un gruppo del 1° Stormo destinato per intero in Cirenaica, lo dispensava dal fare assegnamento sul gruppo della Sicilia. Soggiungeva che il primo gruppo del 1° Stormo sarebbe stato pronto il 20 ottobre ed il 2° il giorno 27 dello stesso mese. Risposi al generale Pricolo il mio rammarico per il ritardo, accettando però le soluzioni da lui prospettate.

C) Il *giorno 17 ottobre* ricevetti il generale Pricolo ed il generale Marchesi, quest'ultimo in partenza per la Libia.

Ad entrambi esposi le mie previsioni circa un prossimo attacco nemico in Cirenaica e le esigenze per le quali avevo insistito per un pronto rinforzo della nostra aviazione in A.S., in primo tempo, con reparti da caccia.

D) Il *giorno 21 ottobre* indirizzai al generale Pricolo la seguente lettera:

«In relazione alla conversazione già avuta vi prego di voler, in occasione del vostro sopralluogo in Cirenaica, esaminare anche la possibilità di un pronto rinforzo temporaneo della quinta squadra aerea, non solo per l'invio già in corso di reparti da caccia, ma altresì per l'aviazione da bombardamento e ricognizione, tutto ciò in rapporto alla prevista operazione su Tobruk».

E) Il *giorno 22 ottobre*, in un nuovo colloquio col generale Pricolo sull'argomento, gli esposi i sintomi di una prossima offensiva nemica in Cirenaica e gli prospettai ancora l'urgenza di potenziare la nostra aviazione in Libia in primo luogo la caccia.

F) Il *giorno 23 ottobre* in una riunione con l'ammiraglio Riccardi e col generale Pricolo ripetei le mie previsioni circa una prossima offensiva nemica in Cirenaica e confermai gli ordini per il pronto invio di un gruppo da caccia, rammaricando l'ormai prolungato ritardo (il primo gruppo che doveva essere pronto il 20 non era ancora in vista); il generale Pricolo mi informò di tenere pronto a Brindisi, per l'invio in Libia, anche un gruppo Cant Z 1007 ed io insistei che si facesse ogni sforzo per approntare i necessari rifornimenti di carburante.

G) Il *giorno 30 ottobre* mi recai all'aeroporto di Ciampino Sud dove era stato riunito dal generale Pricolo, per essere passato in rivista, il primo gruppo (17°) del 1° Stormo da caccia «in partenza per l'A.S.I.» (così testualmente l'invito che mi era stato inviato). In questa occasione il generale Pricolo mi assicurò che il gruppo sarebbe partito entro due o tre giorni, dopo effettuato qualche riassetto necessario e mi dichiarò che per affrettare la partenza, secondo i miei ordini, avrebbe rinunciato, per questo gruppo, all'applicazione delle prese antisabbia.

Questo è l'antefatto. In data odierna (20 novembre) il gruppo che ho passato in rivista il 30 ottobre trovasi ancora a Ciampino. Ne ho avuto notizia dal Generale Fougier il giorno 18.

Ieri 19 corrente, mentre ricevevo il generale Pricolo in visita di congedo, gli chiesi notizia della mancata partenza del gruppo in questione. Egli mi rispose un primo ritardo era stato causato dal cattivo tempo manifestatosi nei primi giorni di novembre e che inoltre, avendo egli conferito in argomento con il generale Gambara sul luogo, aveva concluso non essere urgente l'invio e allora aveva disposto, dopo il suo ritorno dalla Cirenaica, per l'applicazione agli apparecchi, delle prese antisabbia.

Di questa sua decisione e dei conseguenti ordini, il generale Princolo rientrato dalla Cirenaica il giorno 8 corrente e sostituito soltanto il giorno 14, mi ha dato notizia, da me sollecitata in occasione della sua visita di congedo avvenuta il 19.

Quando al secondo gruppo del 1° Stormo, che avrebbe dovuto essere pronto il 27 ottobre, esso trovasi tutt'ora a Milano.

Ho ordinato al Generale Fougier, nuovo Capo di S.M. dell'Aeronautica, di provvedere con tutta urgenza all'invio in Cirenaica di quanto vi sia disponibile in fatto di reparti da caccia ed il Generale Fougier mi ha dato stamane notizia di un pressante appello del generale Marchesi che, dalla Cirenaica, sollecita lo stesso invio.

Non posso, DUCE, non segnalarvi la gravità di questi fatti, tanto più che, per quanto riguarda le condizioni del tempo, dal 30 ottobre ad oggi la partenza del gruppo da caccia avrebbe potuto effettuarsi non una, ma più volte (del resto è partito e ritornato lo stesso Generale Pricolo).

Debbo anche mettere in evidenza come questa *effettiva disobbedienza* del generale Pricolo agli ordini ricevuti dal Comando Supremo abbia messo le nostre forze in Libia in condizioni di minore efficienza nel preciso momento in cui, come io avevo ripetutamente e vivamente ammonito, si è manifestata in Cirenaica una importante iniziativa nemica a carattere offensivo contro di noi.

F/lo CAVALLERO

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB/18194

Segreto

P.M. 3300, li 20 Ottobre 1941-XIX

OGGETTO: *Direttive d'impiego. Aerosiluranti.*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA

Facendo riferimento al comma 4° del foglio Superaereo B/00672 data 28 settembre 1940-XVIII oggetto «Direttive d'impiego», si prescrive che forze navali nemiche comprendenti navi portaerei potranno essere attaccate nella zona delle Baleari da velivoli siluranti, purchè gli equipaggi si offrano volontariamente.

S'intende che in tali circostanze dovranno essere sfruttate le ore crepuscolari e le eventuali particolari condizioni atmosferiche per sfuggire alla reazione aerea avversaria.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

SUPERMARINA

Prot. N. 27109
Segreto

23 Novembre 1941-Anno XX

ARGOMENTO: *Velivoli per i gruppi caccia sommergibili.*

AL COMANDO SUPREMO

e, per conoscenza:
SUPERAEREO

Con il foglio 24612 in data 21 ottobre c.a. di questo Supermarina sono già stati segnalati a codesto Comando Supremo i provvedimenti in corso per migliorare la caccia antisom specie nei riguardi dei traffici con la Libia.

Fino ad oggi la ricerca e caccia smg. davanti alle basi e lungo le rotte del traffico è stata effettuata dai reparti della r.m. coadiuvati da reparti da O.A.T. e con i limitati mezzi a disposizione si è ottenuto qualche risultato.

Per rendere però realmente efficace la guerra contro i Smg. è necessario affidare il compito antisom a reparti armati con personale specializzato per questo particolare impiego ed addestrato ad operare in stretta collaborazione con le unità cacciasommergibili.

È necessario che tali reparti siano a disposizione dei Comandi in Capo per l'esclusivo impiego in collaborazione con i Gruppi antisom.

I mezzi attualmente a disposizione della r.m. sono insufficienti ad assolvere tutti i compiti di ricognizione d'altura, scorta convogli etc. ad essi devoluti e potrebbero perciò essere impiegati solo saltuariamente nella guerra contro il naviglio subacqueo.

Nella guerra passata il compito della ricerca e caccia antisom in concorso con i mezzi navali era affidato a 24 Squadriglie di idrovolanti dislocate lungo le coste nazionali.

Si propone che per tale compito siano costituite 13 Squadriglie che dovrebbero operare in stretta collaborazione coi 13 gruppi antisom.

Tenuto conto della prevista produzione mensile di apparecchi nuovi per la r.m. si ritiene che sarà possibile dotare di apparecchi almeno 6 nuove squadriglie entro l'anno 1942.

Le prime squadriglie di nuova costituzione potranno essere armate

con i Cant Z.515.

Successivamente quando si avrà una maggiore disponibilità di Cant Z.515 alcune delle squadriglie Antisom potranno essere armate con velivoli di questo tipo.

Non appena opportuno impiegare a scopo antisom i Cant Z.506 che si renderanno disponibili con l'entrata in servizio degli R.S.14, perchè tale tipo di velivolo consente una visibilità verticale sul mare molto scarso, la qualcosa rappresenta un fattore negativo per il compito predetto. I Cant Z.506 disponibili potranno essere utilmente impiegati per sostituire anch'essi i Cant. Z.501 delle squadriglie da r.m. attualmente incaricate delle scorte.

Si prega codesto Comando Supremo voler esprimere le proprie decisioni in merito a quanto esposto.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Arturo Riccardi

COMANDO SUPREMO
I Reparto
Ufficio Operazioni - Sez. Aeronautica

Prot. N. 329/I Rep./Op.
Segreto

10 Dicembre 1941-XX

OGGETTO: *Squadriglie per Gruppi Antisommergibili.*

ALLO S.M. DELLA R. MARINA
ALLO S.M. DELLA R. AERONAUTICA

Riferimento f. n. 27109 del 28 novembre c.a.

1) L'aumento di Squadriglie da R.M. richiesto con il foglio a riferimento, è subordinato alle capacità di produzione che sono notoriamente limitate: comunque lo S.M. della R. Aeronautica vorrà esaminare quanto sarà possibile attuare.

2) Lo S.M. della R. Marina è pregato di:

a) destinare tutti i Cant Z.501 ai Gruppi A.S. essendo detto tipo di apparecchio particolarmente adatto per la collaborazione richiesta;

b) impiegare i cant Z.506 e R.S. 14 per la scorta A.S. e l'esplorazione marittima, la quale è stata alleggerita dalle ricognizioni lungo la fascia costiera di 50 Km., che vengono effettuate dai reparti di O.A. terrestri e dalle ricognizioni d'altura che sono compiute dai reparti di Armera.

3) Gli S.M. della R.M. e della R. Aeronautica sono pregati di riferire in merito a quanto attueranno.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE
F/to Ugo Cavallero

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. 1B/21458

Segreto

P.M. 3300, 26 Dicembre 1941-XX

Risposta a foglio datato 10-12-1941-XX n. 329

OGGETTO: *Squadriglie per Gruppi antisommergibili.*

AL COMANDO SUPREMO

Le Squadriglie da ricognizione marittima attualmente esistenti derivano dalla necessità che la R. Marina ha ritenuto di dover fronteggiare nello studio dei piani di guerra a suo tempo elaborati.

Con tali Squadriglie la Marina dovrebbe assolvere i seguenti compiti:

- vigilanze costiere e foranee;
- scorte antisommergibili a FF.NN. e convogli;
- cooperazione coi mezzi navali destinati alla caccia dei sommergibili ed alla polizia del mare e conseguenti ricognizioni di altura;
- ricognizioni strategiche in mare e sulle basi navali.

Attualmente le Squadriglie per la R. Marina non riescono a svolgere completamente tali compiti, infatti la vigilanza costiera antisommergibile viene fatta da apparecchi da O.A. per il R.E. e molta parte della ricognizione strategica da aerei di Armera.

Il prossimo arrivo in linea degli apparecchi R.S.14 e Cant 515 potrà molto agevolare il servizio aereo per la R.M., la quale troverà notevole vantaggio e risparmio di mezzi una volta che il servizio da ricognizione strategica sia accentrato in unici reparti dell'Arma Aerea come in altro foglio proposto.

Una volta attuati detti provvedimenti si ritiene che le 29 Squadriglie attualmente in servizio siano più che sufficienti, anzi siano esuberanti considerato che i reparti da O.A. per l'esercito potranno, data la situazione attuale di guerra, essere, almeno in parte, devoluti ai compiti di vigilanza foranea.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Fougier

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO

Ufficio B

Prot. N. IB/18709

P.M. 3300, li 30 Novembre 1941-XIX

Segreto - Riservato alla Persona

OGGETTO: *Operazione speciale «C» - Esigenza C.2.*

ALL'ECC. IL COMANDANTE LA 3^a SQUADRA AEREA
AL COMANDANTE L'AERONAUTICA SARDEGNA

e, per conoscenza:

ALL'ECC. IL COMANDANTE LA 1^a SQUADRA AEREA

Allo scopo di bene orientare i vostri studi e le vostre predisposizioni, in seguito a nuovo aspetto dall'esigenza, comunico quanto segue in aggiunta al contenuto del fascicolo prot. IB/11960 data 27 giugno 1941.

L'occupazione della Corsica deve essere esaminata sulla base delle seguenti due ipotesi:

1) Operazioni speciale C (ora denominata Esigenza C.1)

nel caso che l'isola aderisca — o minacci di aderire — al movimento separatista facendo causa comune con gli inglesi, o a scopo di ritorsione nel caso di inadempienza delle clausole d'armistizio da parte del governo regolare francese.

2) Esigenza C.2

nel caso che gli anglo-degaullisti ci precedano sbarcando sulla costa occidentale dell'isola.

Esigenza C.1 - Per questa ipotesi valgono, in via di massima, le direttive contenute nel fascicolo protocollo IB/11960 data 27 giugno 1941-XIX. Questo documento sarà prossimamente aggiornato per quanto riguarda le forze aeree e le difese contraerei francesi.

Esigenza C.2 - Nello studio di questa ipotesi si prevede che:

- a) gli inglesi sbarchino a San Fiorenzo, Calvi, Ajaccio e Propriano;
- b) gli inglesi da San Fiorenzo dirigano subito per occupare Bastia onde impedire da parte nostra la conquista di questo porto che è il prin-

cipale della costa orientale;

c) i corsi, ostili a noi e favorevoli agli inglesi, riescano in tempo debito a violare le condizioni d'armistizio ed armare le batterie ed allestire armi e munizioni attualmente immagazzinate.

L'Aeronautica sarebbe incaricata di:

- 1) ostacolare gli sbarchi del nemico;
- 2) ostacolare le eventuali successive marce delle colonne nemiche;
- 3) battere le difese e i centri di resistenza che si opporranno allo sbarco dei nostri;
- 4) proteggere le nostre forze navali;
- 5) proteggere i posti dei nostri sbarchi e le marce delle nostre colonne.

Quanto precede è, per sommi capi, la sostanza dell'esigenza in argomento alla data di oggi..

Le forze aeree che si prevede potranno essere destinate, con opportune varianti all'attuale schieramento, sono:

- I Reparti dell'Aeronautica Sardegna.
- Il 46° Stormo B.T. (3^a Squadra).
- L'8° Gruppo C.T. (2° Stormo) (1^a Squadra).
- Il 18° Gruppo C.T. (52° Stormo) (3^a Squadra).
- Il 18° Stormo (con funzioni di «trasporto») (3^a Squadra).

Si fa riserva di emanare a suo tempo le direttive definitive dopo i necessari contatti con Superesercito e Supermarina.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AEERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. IB/20149

P.M. 3300, li 1 Dicembre 1941-XX

Segreto

OGGETTO: *attacco con bombe a naviglio leggero in Mediterraneo orientale*

AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ESEO

e, per conoscenza:

AL COMANDO SUPERIORE DELLE FF.AA. ESEO

Per l'offesa aerea contro ogni tipo di naviglio da carico nemico di piccolo tonnellaggio, in attesa della soluzione del problema con il piazzamento a bordo dei velivoli di cannoncini a tiro rapido, questo Stato Maggiore — come già comunicato verbalmente al Col. Grotti, Comandante del 47° Stormo — ha da tempo sperimentato, e ormai è alla fase conclusiva, la forma di attacco appresso precisata, da effettuarsi con velivoli plurimotori, preferibilmente del tipo Cant. Z.1007 bis.

L'attacco, condotto da velivoli in esplorazione offensiva, con modalità del tutto simili alle azioni di siluramento, dovrà essere effettuato a bassa quota, tra i 30 e, i 40 metri, lanciando in ogni puntata 2 bombe da Kg. 50-100, ad una distanza dal bersaglio di circa 250 metri.

L'angolo «Beta» — di 90°. Il puntamento in direzione — dato il tempo di caduta e la presumibile bassa velocità del bersaglio — si ritiene potrà essere effettuato mirando la prua del bersaglio stesso.

Negli esperimenti in atto è particolarmente studiato il ritmo pirico per le bombe, il regolaggio dell'asticolo della sicura e una spoletta sotto gli angoli di impatto particolarmente sfavorevoli.

Il comportamento della bomba all'impatto in acqua, con mare calmo e con mare agitato, deciderà se è da preferirsi un tiro corto con piastrellamento del proietto fino a raggiungere l'obiettivo, oppure se è necessario che la bomba colpisca l'obiettivo senza toccare l'acqua, o, almeno, abbia l'impatto vicinissimo alla nave.

Per le suddette azioni il traguardo di puntamento sarà quello usato dai velivoli siluranti.

Si prende atto di quanto comuniato da codesto Comando con il foglio a cui si risponde e si resta in attesa di conoscere i risultati ottenuti con il traguardo di puntamento in via di realizzazione a cura del Col. Sbernadori.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio Difesa Aerea

Prot. N. IC/8410

P.M. 3300, li 3 Dicembre 1941-XX

Segreto

OGGETTO: *Difesa degli Aeroporti.*

AL COMANDO DELLA 1 ^a Z.A.T.	MILANO
AL COMANDO DELLA 2 ^a Z.A.T.	PADOVA
AL COMANDO DELLA 3 ^a Z.A.T.	ROMA
AL COMANDO DELLA 4 ^a Z.A.T.	BARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA	PALERMO
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SARDEGNA	CAGLIARI
AL COMANDO AERONAUTICA DELL'ALBANIA	TIRANA
AL COMANDO FORZE ARMATE DELLE ISOLE ITALIANE DELL'EGEO	RODI
AL COMANDO AERONAUTICA DELLA GRECIA	P.M. 3450

e, per conoscenza:

AL COMANDO DELLA 1 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 2 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3200
AL COMANDO DELLA 3 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3300
AL COMANDO DELLA 4 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3450
AL COMANDO DELLA 5 ^a SQUADRA AEREA	P.M. 3750

L'esperienza di guerra suggerisce di organizzare la difesa degli aeroporti in forma totalitaria, tenendo in evidenza, cioè, non solo la esigenza di difesa e.a., ma altresì quelle di difesa contro paracadutisti e sbarchi aerei e qualsiasi attacco dall'esterno.

In relazione quindi ad analoghe disposizioni del Comando Supremo intese ad uniformare i criteri di difesa degli aeroporti e a definire la competenza delle singole Forze Armate si dispone quanto segue:

I - Difesa contro aerei in quota con artiglieria.

È di competenza del R. Esercito con il complesso del territorio nazionale, e della R. Marina per gli aeroporti situati all'interno od a cavallo dei limiti della giurisdizione territoriale delle Piazze e dei Settori M.M.

La difesa c.a. a bassa quota è di competenza della R. Aeronautica e rientra nella difesa fissa degli aeroporti, di cui è detto in seguito.

II - Difesa contro aerei a bassa quota, contro paracadutisti ed aviosbarchi

1) La *difesa fissa* è organizzata su ogni aeroporto.

È di competenza della R. Aeronautica, la quale vi provvede, di massima, con personale e mezzi propri, ed è alle dipendenze del Comandante dell'aeroporto, anche nel caso in cui i mezzi ed il personale siano forniti dal R. Esercito.

Ad essa sono attribuiti i seguenti compiti:

- concorrere alla difesa contro aerei, specie contro azioni da bassa quota;
- impedire la discesa di paracadutisti nella zona del campo e l'occupazione dell'aeroporto dall'esterno;
- impedire eventuali aviosbarchi nell'interno dell'aeroporto;
- agire contro truppe paracadutisti o aviotrasportate che siano riuscite a mettere piede sull'aeroporto.

Vi saranno destinate, in misura adeguata all'importanza e alla dislocazione di ciascun aeroporto:

- mitragliatrici
- pezzi da 47/32
- mitragliere da 20 m/m
- batterie da posizione di piccolo e di medio calibro.

L'assegnazione delle armi avverrà gradatamente in base alle disponibilità.

Criterio base: tutto il personale che presta comunque servizio nell'aeroporto e che non debba assolutamente rimanere al proprio posto, anche in caso di attacco, deve essere impiegato per mettere immediatamente in funzione, in caso di allarme, le armi della difesa fissa.

Tale personale pertanto deve essere in precedenza addestrato.

2) La *difesa mobile* È organizzata per gruppi di aeroporti, vicini.

È di competenza del R. Esercito che vi provvede dislocando opportunamente, per ciascun gruppo, un'aliquota delle proprie truppe, scegliendo a tal fine le unità più idonee per armamento e modalità.

Essa ha il compito di integrare rapidamente la difesa fissa.

3) In caso di intervento delle forze della difesa mobile in favore di un aeroporto, rimane stabilito che la direzione delle operazioni sarà nelle mani dei Comandanti delle forze stesse.

Pertanto, in tal caso, il Comandante delle forze della difesa mobile, assumerà anche il Comando delle forze della difesa fissa.

III - Per ora sarà provveduto a difendere i soli aeroporti:

- più importanti per attrezzatura e capacità aeroportuale;
- che possono costituire base di partenza per azioni in stretto concorso con sbarchi dal mare;
- dai quali, sempre in rapporto a sbarchi marittimi, è possibile raggiungere punti vitali per la difesa.

IV - Con comunicazione successiva saranno specificati gli aeroporti per i quali dovrà essere organizzata la difesa fissa, in ordine d'importanza, e i «gruppi di aeroporti», per i quali sarà organizzata la difesa mobile.

Fin da adesso si può tuttavia stabilire che gli aeroporti sensibili sono quelli della Sicilia, Sardegna e Italia Meridionale, come già comunicato ai rispettivi comandi di Aeronautica e di Z.A.T. con foglio N. IC/4146 luglio c.a..

V - I comandi in indirizzo dovranno per intanto costituire *la difesa fissa* su ogni aeroporto dipendente con i mezzi e il personale attualmente disponibili in posto, tenendo presente i provvedimenti di difesa c.a. già adottati e le disposizioni di cui alla circolare n. IC/1699 in data 5-3-1941, relativa alla difesa degli aeroporti contro attacchi di paracadutisti e sbarchi aerei.

Non avranno però attuazione i provvedimenti di cui ai fogli n. IC/3391 e IC/5545 rispettivamente in data 30 maggio e 19 agosto c.a., riguardanti il trasferimento della difesa c.a. degli aeroporti alle dipendenze d'impiego dei Comandi Dicat. Detta difesa sarà invece inserita nell'organizzazione Dicat nei riguardi dei collegamenti, al solo scopo di permettere lo scambio delle notizie di avvistamento.

VI - I Comandi in indirizzo, in attesa di ulteriori disposizioni, sono autorizzati a prendere contatto con i competenti Comandi del R. Esercito, per stabilire le modalità di esercizio della difesa degli aeroporti, sulla base delle precedenti disposizioni.

I Comandi di Aeronautica della Sicilia e della Sardegna e il Comando della 4^a Z.A.T. terranno presente anche quanto comunicato col già citato foglio n. IC/4146.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

AZIONE A MASSA AERONAVALE

Segreto

15 ottobre 1941

CONSIDERAZIONI E PROPOSTE SUGGERITE DALL'ESPERIENZA

L'azione aeronavale a massa contro le forze navali britanniche, svolta, nel giorno 27 settembre e i successivi, secondo le disposizioni emanate dalla Dina 7, ha dato luogo a vari inconvenienti analizzati negli allegati specchi. (omessi).

I più importanti di tali inconvenienti sono:

La ricognizione aerea non è riuscita a riconoscere tutte le forze in mare e tanto meno a tenerle sotto continuo controllo, lasciando così in grande incertezza le Superiori autorità che dovevano prendere le decisioni.

Gli aerei da caccia non sono sempre riusciti a portarsi sulla flotta.

L'azione degli aerosiluranti ed i conseguenti danni alla flotta nemica sono stati conosciuti dalla forza navale dopo circa 3 ore. La Squadra Navale non ha così più potuto attaccare quella nemica.

Tali inconvenienti derivano dalle seguenti deficienze:

Aerei da ricognizione di caratteristiche non adatte allo scopo di mantenere il contatto col nemico.

Ricognizioni aeree eseguite in base a ordini emanati secondo schemi preordinati e successivamente non sempre adattati alla reale situazione.

Incertezza sulla posizione delle forze navali nemiche dovuta a diverse fonti informative.

Posizione delle forze navali nazionali diversa da quella indicata.

Difficoltà di condotta della navigazione in mare da parte degli aerei da caccia dovuta essenzialmente alle cattive condizioni atmosferiche.

Collegamenti non immediati e diretti, e quindi ritardi e deviazione di significati.

Mancanza di intimo coordinamento fra Marina ed Aeronautica. Ogni forza si è preoccupata essenzialmente dell'impiego dei propri mezzi. Mancanza di fiducia nelle possibilità reciproche.

Pertanto le questioni attinenti all'azione a massa aeronavale contro le forze navali britanniche vanno esaminate sotto sei aspetti principali:

- l'impiego della ricognizione,
- la protezione della caccia alle Forze Navali,

- l'intervento dei velivoli offensivi,
- l'intervento delle forze navali,
- le modalità dei collegamenti,
- il funzionamento del Comando Centrale.

l) L'impiego della ricognizione.

Nell'impiego della ricognizione aerea sul mare, si possono distinguere due fasi:

- la ricerca delle forze nemiche,
- il mantenimento del contatto.

Poiché fra le due fasi non vi devono essere soluzioni di continuità, sarebbe innanzi tutto necessario che gli stessi velivoli che seguono la ricerca avessero caratteristiche tali da renderli capaci di mantenere il contatto fino al sopraggiungere di altri velivoli.

Questo potrà non essere possibile perché è subordinato al numero di ore di volo ancora disponibili dal momento in cui nel corso della ricerca è stabilito il primo contatto. Ad ogni modo sarebbe sommamente utile che il primo avvistamento e tutti i successivi fossero in grado di perfezionare l'osservazione trattenendosi nella zona il più a lungo possibile.

Essendo il compito di mantenersi in vista di un nemico, che dispone della caccia per difendersi, uno dei più rischiosi (sia pure usando il metodo di alterni allontanamenti e ritorni), esso non può essere assolto che da velivoli di elevate attitudini tattiche (velocità e armamento) oltre che di indispensabili qualità strategiche (autonomia nel tempo).

Ai reparti dotati di questi apparecchi dovrebbero essere possibilmente assegnati osservatori della R. Marina, che eseguirebbero la ricognizione strategica sia per le forze aeree sia per le forze navali.

Le loro indicazioni sarebbero utili alle Forze Aeree per regolare il loro impiego offensivo appena giudicato possibile da Superaereo, e alle Forze Navali per adeguare la loro manovra fin dalla fase strategica in base alle notizie sulla consistenza e sui movimenti del nemico.

Quando si passa alla fase pretattica (ordine di grandezza di 100 mg. nella distanza tra le forze navali contrapposte) il compito di osservazione potrebbe essere assolto da apparecchi tipo Ju 88 e Do 17 con osservatore della R. Marina a bordo. Quando le forze nemiche entrassero nel raggio della caccia normale tale apparecchio potrebbe essere a sua volta scortato, così da poter assolvere con maggiore sicurezza e continuità il suo compito: è chiaro che a mano a mano che si serrano le distanze acquista crescente importanza la continua precisazione del comportamento del nemico che passa dalle formazioni di marcia allo schieramento per la battaglia.

Un aspetto importante della continuità ricognitrice è offerto dalla con-

siderazione che bisognerebbe tendere a eliminare la soluzione di continuità delle ore notturne: specie nei mesi invernali le ore di oscurità sono tante che il nemico può eseguire ampi spostamenti nello spazio, così da costringere il giorno successivo a ricominciare la ricerca come se il giorno antecedente non fosse mai stato veduto o quasi: questo non può essere ottenuto, subordinatamente alle condizioni meteorologiche e di visibilità notturna, che proseguendo la ricognizione senza interruzione dal giorno alla notte.

Il problema offre certamente notevoli difficoltà: sarebbe da ritenere indispensabile, ma non di facile attuazione pratica e non scevro di pericoli, il rilevamento in volo dei turni di ricognitori con guida r.g. di quello che sta per giungere da parte di quello che sta sul posto. Ma riflettendo che la cosa interessante è di osservare quale definitiva direttrice di marcia il nemico assuma dopo calata la notte, è da ritenersi sufficiente che il ricognitore in volo al tramonto possa seguire le navi per qualche ora ancora.

Qualche volta del resto i nostri velivoli hanno già fatto ricerche notturne e anche, con successo, ricognizioni offensive notturne. L'aviazione inglese attacca ormai sistematicamente di notte il nostro traffico con la Libia

A integrazione della ricognizione aerea sarebbe sempre utile disporre sommergibili con funzione esplorativa.

Quanto alle modalità esecutive della ricognizione, si osserva che, nella fase iniziale di ricerca del nemico, della cui uscita in mare si è avuto sentore oppure di esplorazione del mare per assicurarsi se in una determinata zona esistono o meno reparti navali, non può essere impiegato che l'attuale sistema di ricognizioni preordinate e contemplate dalla Dina 2.

È opportuno qui mettere in luce che, se si tratta di riconoscere in mare per accertare o meno la presenza di forze navali (ricognizione a scopo preventivo) le ricognizioni saranno di massima effettuate dagli apparecchi della r.m.

Quando invece si tratti di stabilire il contatto con una forza navale che si sa aver preso il mare oppure che sia stata avvistata da un aereo da r.m., devono essere senz'altro impiegati gli apparecchi da ricognizione strategica.

Trovato il nemico, la Dina 2 non ha più motivo di essere applicata: i ricognitori devono essere avviati verso le forze avvistate e non più utilizzati per ricognizioni sistematiche, a meno che non si abbia fondati motivi per ritenere che oltre al gruppo navale scoperto ve ne siano altri.

Sembra opportuno in ogni caso stabilire che la responsabilità per il mantenimento del contatto debba cadere completamente sull'Autorità periferica cui sono state ordinate le ricognizioni, mentre all'Autorità Centrale

spetta giudicare (e quindi ordinare) la continuazione o la ripresa di quelle ricognizioni sistematiche che riterrà necessarie.

La ricognizione dovrebbe essere inoltre mantenuta anche durante gli attacchi offensivi dell'Aeronautica per accertarne e trasmetterne le conseguenze, oltre che per tenere informate le nostre Forze Navali (se sono in mare) del comportamento del nemico nell'imminenza di un eventuale scontro.

Quanto meglio funzionerà questo servizio e tanto minore necessità sentirà il Comandante Superiore in mare di usare gli aerei imbarcati per essere edotto sulla situazione.

2) La protezione della caccia alle F.N.

Il problema offre quattro aspetti fondamentali:

- la reperibilità delle Forze Navali da parte dei cacciatori;
- la continuità della protezione;
- la quota di volo e la posizione rispetto alle F.N.;
- le comunicazioni tra le navi e i cacciatori.

Quanto al primo aspetto, l'esperienza dell'ultima operazione compiuta (27-28 settembre) permette di fissare così le cause del mancato ritrovamento delle F.N. da parte di numerose pattuglie con conseguente discontinuità della funzione protettiva:

a) Incertezza sulla posizione istantanea delle F.N. e confusioni create dal fatto che Autorità della Marina diverse tra di loro hanno comunicato alle Autorità Aeronautiche interessate posizioni discordanti.

b) Posizioni spesso trasmesse con errori superiori al raggio di orizzonte visibile da bordo dei velivoli, raggio che in quei due giorni è stato in generale molto ridotto dalle non buone condizioni di visibilità.

c) Difficoltà di condotta della navigazione sul mare da parte dei cacciatori, insita nelle loro sistemazioni e non eliminabile a breve scadenza.

Per eliminare e queste cause perturbatrici del servizio di protezione aerea delle F.N., vi sono due provvedimenti da adottare:

1. - Supermarina a si deve limitare a comunicare a Superaereo del dovuto anticipo il punto in cui è previsto che si trovi all'alba del giorno contemplato la F.N., con la rotta e la velocità che assumerà da quel punto in poi. Fatto questo, ogni successivo intervento si deve ritenere inopportuno.

Spetta al comandante Superiore in mare dare la propria posizione di tempo in tempo, *e precisamente ogni volta che cambia rotta e velocità*. Per ridurre i dispacci i più brevi possibile e non compromettere i cifrari,

il sistema più segreto e più razionale sarebbe quello di prescrivere che la posizione sia segnalata con rilevamento e distanza presi da un punto convenuto nell'imminenza dell'uscita delle F.N. dalle basi e che può, per maggiore garanzia di sicurezza rispetto alle indicazioni che il nemico può fare intercettando eventualmente i segnali, essere cambiato ad esempio ogni 6 ore o ogni 12 ore con una designazione di punti stabilita o comunicata prima che le unità prendano il mare.

Questo punto non dovrebbe essere citato nel messaggio r.t., oppure essere indicato con una lettera alfabetica ripetuta all'inizio e alla fine del messaggio.

Il messaggio risulterebbe pertanto così composto: Lettera distintiva del punto di riferimento - Rilevamento vero preso *dal punto verso la F.N.* - Distanza in miglia - Rotta - Velocità - Ora in cui la F.N. si troverà in quel punto assumendo la rotta e la velocità segnalate. Lettera distintiva del punto.

Esempio:

Prevedendosi due giorni di azione Supermarina comunica ai Comandi interessati che il primo giorno dalle 6 alle 12 il punto di riferimento sarà C. Carbonara (K) dalle 12 alle 18 C. Gallo (R) e che il secondo giorno il punto sarà dalle 6 alle 12 Nuoro (C) dalle 12 alle 18 il punto lat. 39° long. 10° (W). Ad un dato momento del primo giorno il Comandante Superiore in mare vuole comunicare: «Alle 9 35 accosterò nella posizione 50 miglia per 225° da Capo Carbonara per rotta 56° con velocità 25 nodi».

Trasmette il seguente segnale: K - 0225 - 0050 - 0056 - 0025 - 0935 - K.

I numeri rappresentanti rotte e velocità sono i soli che se trasmessi in chiaro e interpretati possono dare utili indicazioni al nemico. pertanto questi soli due numeri saranno cifrati con una tabella da usare per la giornata cambiandola ogni sei ore.

La brevità dei messaggi esclude in modo quasi assoluto che possono essere radiogoniometrati.

È ovvio che è nell'interesse delle Forze Navali dare queste informazioni appena prevedono di dover mutare rotta. Le indicazioni di posizione andranno a vantaggio anche degli idrovolanti in turno continuo per la scorta antisommergibile.

2.) Il secondo provvedimento sarebbe quello, se difficoltà pratiche non ostacolassero, di far guidare ogni pattuglia da un ricognitore o bombardiere: quanto più veloce esso fosse e tanto più facilmente la caccia potrebbe seguirlo senza apprezzabile perdita di autonomia. Si tratterebbe in ogni caso di un volo di breve durata. Tre o quattro ricognitori o bombardieri sarebbero sufficienti ad assicurare il servizio entro i limiti delle

100 miglia dalla base.

La continuità della protezione non è elemento che offra materia di considerazioni, quando si disponga del numero necessario di apparecchi e il servizio sia organizzato come è detto sopra.

La quota di volo dipende dal tipo di attività aerea nemica che si vuole contrastare in una determinata fase operativa.

Nella fase strategica si tratterà generalmente di contrastare i ricognitori (a meno che non si trovi entro il raggio d'azione aerosilurante di una base nemica): perciò la caccia dovrà volteggiare ad alta quota (5000 m. in media).

Nella fase pretattica e tattica (distanza della portaerei nemica inferiore a 150 miglia circa), dovendosi contrastare oltre ai ricognitori anche gli aerei offensivi, i cacciatori dovranno tenersi a quota media (circa 2500 m.). Subordinatamente alla disponibilità di apparecchi, la soluzione perfetta si avrebbe con una pattuglia a bassa quota e una ad alta quota.

Quanto alla posizione della caccia rispetto alla Forza Navale si deve tener presente che; quando si entra nel raggio d'azione della portaerei, i settori più pericolosi per le nostre Forze Navali sono quelli prodieri perchè i siluranti nemici attaccano in generale provenendo da direzioni prossime alla prua delle navi.

È indispensabile generalizzare l'uso della radiotelegrafia, così da permettere sicure comunicazioni tra le navi e gli aerei.

Nell'ultima uscita della Squadra, il suo Comando ha riferito che nel pomeriggio del 28 un ricognitore nemico che le navi vedevano ha potuto continuare la sua funzione nonostante la presenza dei cacciatori, perchè questi non lo hanno scoperto: se dalla Nave Ammiraglia si fosse potuto parlare indicando ai cacciatori la presenza e la posizione del ricognitore, esso sarebbe stato senz'altro allontanato o abbattuto.

Esiste già, un cifrarietto radiofonico con parole convenzionali, sperimentato dalla Squadra Navale in esercitazioni con la 4^a Squadra Aerea.

3) L'intervento degli aerei offensivi

Esso sarà, regolato da Superaereo, cui il Comando Supremo indicherà se nella situazione in atto dovrà essere data la precedenza nell'esecuzione degli attacchi alle navi da guerra o alle navi mercantili (nel caso che queste ci fossero).

I risultati delle azioni devono essere portati al più presto a conoscenza del Comandante Superiore in mare con segnali compilati e trasmessi tipo segnali di scoperta: gli aerei attaccanti devono perciò trasmettere appena possibile durante il volo di ritorno.

Ma, dovendosi presumere che per danni subiti durante l'azione non sempre potranno trasmettere in volo, il solo sistema che consentirebbe una tempestiva trasmissione dei risultati ottenuti sarebbe quello già detto,

di tenere il nemico sotto l'osservazione di ricognitori.

Se ne avvantaggerebbe anche la valutazione dei risultati stessi, che se fatta da chi ha agito, porta a conclusioni ottimistiche: ciò è umano, e avviene per tutti coloro che impiegano un'arma, qualunque essa sia.

4) Le modalità dei collegamenti

Nessuna incitazione si è avuta nelle due uscite fatte dalla Squadra Navale durante questi ultimi mesi (fine agosto e fine settembre), perchè le nuove norme compilate in base all'addestramento compiuto coi nuovi criteri vanno in vigore dal 15 ottobre.

5) L'intervento della Forza Navale.

a) Esso sarà regolato da Supermarina in base alla situazione reale del momento ed il Comando in Capo sarà lasciato libero di agire non appena sarà a conoscenza di tutti i dati relativi alla forza nemica.

b) Se, come è già stato detto, è assolutamente necessario che la Squadra Navale conosca i risultati delle azioni aeree e le eventuali ulteriori possibilità di esse, non è necessario che il Comando in Capo della Squadra faccia conoscere al più presto i suoi intendimenti alle Forze Aeree affinchè queste possano trarne norma per le loro successive azioni.

c) Lo sforzo deve essere fatto in completa unione da parte delle due Forze Armate. Non è l'Aeronautica che agisce con l'aiuto della Marina, nè questa che agisce avendo come arma ausiliaria gli aerei, ma sono due Forze che agiscono in concomitanza cercando di produrre i maggiori danni al nemico con la massima economica dei propri mezzi.

6) Funzionamento del Comando aeronavale.

Questa particolare questione di altissima importanza concerne le modalità con cui devono avvenire i contatti e gli scambi di vedute tra Superaereo e Supermarina per le comuni decisioni.

È ovvio che per poter prendere immediate e appropriate decisioni durante gli sviluppi di un'azione in corso, bisogna che i Capi dell'Aeronautica e della Marina possano comunicare fra di loro senza ritardi e studiare insieme i problemi.

Ciò non potrebbe essere ottenuto che trasferendo per l'occasione i due Capi delle due Forze Armate nella stessa sede con alcuni collaboratori.

Si eviterebbero così ritardi, equivoci e inevitabili incertezze e incomprendimenti delle rispettive possibilità e necessità.

IL GENERALE DI DIVISIONE AEREA
F/to Umberto Cappa

L'AMMIRAGLIO DI DIVISIONE
F/to Giuseppe Fioravanzo

DER DEUTSCHE GENERAL BEIM HAUPTQUARTIER
DER ITALIENISCHEN WEHRMACHT
MILITAR ATTÄCHE - ROM

4 Novembre 1941

APPUNTO

OGGETTO: *Dislocazione di forze germaniche nel Mediterraneo.*

AL COMANDO SUPREMO

I. Avvenuta l'approvazione da parte del Duce, il Führer ha disposto d'inviare le seguenti forze per il loro impegno nel Mediterraneo:

- 1) Un comando di flotta aerea sotto il comando di un Feldmaresciallo.
- 2) Un altro corpo aereo e unità di difesa antiaerea. La dislocazione del gruppo di caccia notturna si effettuerà quanto presto possibile.
- 3) 21 sommergibili, di cui nove nel Mediterraneo orientale e 12 nel Mediterraneo occidentale.
- 4) L'afflusso dei dragamine e dei MAS, che ancora sono da inviare, sarà accelerato.

II. Per fissare ulteriori dettagli riguardanti la dislocazione delle forze aeree, il comandante della Luftwaffe si rivolgerà al Comando Supremo.

III. Il Comandante della flotta aerea avrà la designazione "Oberbefehlshaber Süd" (Comandante superiore Sud).

IV. Il "Oberbefehlshaber Süd" sarà sottoposto al Duce.

V. Presumibilmente i compiti del Oberbefehlshaber Süd saranno i seguenti:

a) Ottenere a forza, in collaborazione coll'aviazione italiana, la supremazia aerea e marittima nella zona tra l'Italia meridionale e l'Africa settentrionale per garantire la sicurezza delle vie di comunicazione tra l'Italia e l'A.S.

A questo scopo un compito speciale è la neutralizzazione di Malta.

b) Collaborazione colle forze italiane e tedesche, dislocate in A.S.

c) Soppressione del traffico nemico da ovest ad est attraverso il Mediterraneo, nonché il blocco dei rifornimenti di Tobruk e di Malta, in stretta collaborazione colle forze navali impiegate a tale scopo.

VI. Pare necessario che al comando del Oberbefehlshaber Süd venga attribuito un comando operativo misto italo-tedesco. Al Oberbefehlshaber Süd saranno sottoposte tutte le forze della Luftwaffe dislocate nel Mediterraneo e nell'A.S., nonché le unità dell'aviazione e della difesa antiaerea italiana, messe eventualmente a disposizione per l'attuazione dei compiti progettati.

VII. Le forze della Marina da guerra Germaniche, dislocate nel Mediterraneo, rimangono agli ordini del Comando della Marina Germanica, ottengono però le direttive per la collaborazione ai compiti del Oberbefehlshaber Süd da questo stesso per tramite delle autorità della Marina competente. (Ammiraglio Germanico per il Comando Superiore della R. Marina; rispettivamente il Gruppo Marittimo per il Mediterraneo orientale).

VIII. Il Oberbefehlshaber Süd sarà indetto a collaborare col Comando Superiore A.S. e colla Panzergruppe Afrika in tutte le questioni concernenti il sostegno delle operazioni in terra A.S.

II. Le missioni del Comandante Germanico Sudest (Feldmaresciallo List) e del Generale Germanico presso il Comando Supremo delle FF.AA. Italiane (Generale di Divisione v. Rintelen) rimangono immutate.

I. In rispetto ai rifornimenti si provvederà a tutte le misure necessarie per evitare un aggravamento della situazione economica italiana.

F/to VON RINTELEN
Generale di Divisione

COMANDO SUPREMO

I Reparto

Ufficio Operazioni

8 Novembre 1941-XX

**SCHEMA DI COORDINAMENTO AZIONE O.B.S.
CON FORZE ARMATE ITALIANE**

1) Il II CAT viene dislocato in Sicilia insieme con una aliquota delle Forze Aeree Italiane; queste rimangono sotto il diretto comando di Superaereo.

2) Qualora particolari esigenze operative inerenti alla cooperazione aeronavale richiedessero il temporaneo trasferimento nei campi della Sicilia di unità aeree italiane provenienti da altri settori, queste continueranno nella loro dipendenza da Superaereo, salvo diversi accordi caso per caso. Così continueranno a dipendere dal II CAT quelle aliquote delle forze aeree tedesche che per esigenze operative fossero temporaneamente dislocate in altri settori, salvo diversi accordi caso per caso.

3) Fra O.B.S. e Comando Supremo saranno determinate le linee generali dell'azione da svolgere per la lotta nel bacino del Mediterraneo; queste linee saranno aggiornate ogni volta che la situazione avesse a richiederlo. Le conclusioni raggiunte saranno sottoposte all'Approvazione del DUCE.

4) Sulla base delle linee generali dette sopra e secondo le proposte formulate d'intesa tra O.B.S. ed il Capo di S.M. dell'Aeronautica, il Comando Supremo, presi gli ordini dal DUCE, determinerà la ripartizione dei compiti tra il II CAT e Aeronautica Italiana e quella delle rispettive zone normali di azione. Con lo stesso procedimento verranno stabilite dal Comando Supremo, presi gli ordini dal DUCE, le direttive generali della cooperazione fra le due Forze Aeree.

5) Per quanto concerne la collaborazione del X CAT con le Forze Aeree Italiane dell'Egeo restano in vigore gli accordi in corso.

6) Il coordinamento delle azioni tra Forze Aeree Tedesche e Italiane avverrà per diretta intesa tra O.B.S. ed il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, tenendo informato il Comando Supremo.

7) Sarà costituito presso l'O.B.S. uno Stato Maggiore Aeronautico mi-

sto; un nucleo dello Stato Maggiore Germanico esiste già presso Superaereo.

8) Per quanto concerne la cooperazione aero-navale in genere, le direttive saranno stabilite dal Comando Supremo, presi gli ordini dal DUCE, con la collaborazione dell'O.B.S., del Capo di Stato Maggiore della Marina e del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Lo stesso avverrà ogni qual volta siano in vista operazioni aero-navali particolarmente importanti.

9) Per la cooperazione tra loro dei mezzi navali di superficie e subacquei italiani e tedeschi restano in vigore le intese intercorse tra Supermarina e Comando Marina Germanica in Roma, già approvate dal Comando Supremo.

10) Quando si manifesti l'opportunità di una particolare collaborazione della Luftflotte con le forze dipendenti dal Comando Superiore A.S.I., i termini di questa collaborazione saranno definiti, in accordo con l'O.B.S. dal Comando Supremo il quale, presi gli ordini dal DUCE, esaminerà le disposizioni esecutive.

COMANDO SUPREMO

Riferimento a DINA 7

Segreto

15 Novembre 1941-XX

QUADRO GENERALE DELLE OPERAZIONI AEREE E NAVALI
DA SVOLGERE PER LA LOTTA NEL BACINO MEDITERRANEO

I) Situazione Generale

Nell'attuale fase del conflitto la situazione nel Mediterraneo è caratterizzata dalla fondamentale necessità di intensificare il traffico con la Libia per assicurare la capacità operativa delle forze colà dislocate.

L'intensificazione è resa indispensabile dalle circostanze che nell'ultimo periodo tale traffico ha subito notevoli perdite e lunghe interruzioni, per la presenza a Malta di notevoli forze aeree nemiche e di un reparto navale leggero.

Inoltre Squadre navali britanniche, dotate di navi portaerei, gravitano nei due bacini del Mediterraneo, essendo dislocate a Gibilterra e ad Alessandria.

Sommergibili insidiano le nostre linee di traffico con la libia, con l'Egeo e attraverso l'Egeo, nonché quelle di circunnavigazione dell'Italia, di grande importanza per la distribuzione nel Paese di ingenti quantità di merci non trasportabili per ferrovia, tra cui oggi vitalissima la nafta, che arriva per via di terra nei porti dell'Alto Adriatico.

Le forze dislocate a Malta agiscono con insistente aggressività contro i nostri trasporti in mare, contro i porti di imbarco e sbarco (Napoli, Brindisi, Tripoli, Bengasi) e contro le nostre basi aeree e navali dell'Italia Meridionale, alle quali si appoggiano i mezzi destinati alla protezione dei trasporti e alle azioni tendenti a neutralizzare Malta (attacchi aerei sull'isola, insidia con sommergibili, siluranti, mas, pose di campi minati, attacco delle comunicazioni marittime di Malta).

L'attività della Squadra di Gibilterra è essenzialmente rivolta a proteggere i piroscafi che, riuniti in convogli o isolati, sono adibiti al rifornimento di Malta, e ad appoggiare le navi portaerei quando si spostano verso levante per facilitare il trasferimento a Malta di velivoli.

L'attività della Squadra di Alessandria è invece da lungo tempo limitata alla protezione del traffico tra Alessandria e Tobruk, per il rifornimento di questa posizione, e di quello tra l'Egitto e il sistema Palestina

- Siria - Cipro.

Non si può escludere che queste due Squadre, o indipendentemente o coordinatamente fra di loro, possono eseguire azioni di carattere offensivo navali ed aeree, come:

— attacchi contro porti e centri industriali, sia nel territorio nazionale sia nei territori oltremare (Libia, Egeo);

— attacchi alle nostre linee di comunicazione marittime e terrestri;

— azioni costiere concorrenti con operazioni terrestri sul fronte cirenaico.

Nel sistema strategico inglese del Mediterraneo Malta rappresenta il punto di appoggio centrale per facilitare i movimenti aerei e navali del nemico tra i due bacini mediterranei, oltre ad assolvere il compito offensivo ai nostri danni già accennato. Senza Malta, o per lo meno senza la possibilità di utilizzarla gli inglesi non sarebbero più in grado di alimentare rapidamente in caso di necessità le forze armate dislocate nella zona egiziana, incontrerebbero gravi difficoltà per eseguire trasferimenti di navi e di aerei dall'uno all'altro bacino, non potrebbero coordinare le operazioni delle forze di Gibilterra con quelle delle forze di Alessandria, nè controllare infine il Mediterraneo Centrale.

L'efficienza di Malta indebolisce pertanto la nostra situazione, rendendo molto più difficili nostre azioni di contrasto a iniziative nemiche e creandoci vincoli che limitano la nostra libertà di azione.

Altri vincoli e limitazioni ci crea Tobruk in mano al nemico. Oltre a quelli riflettenti la situazione sul fronte terrestre cirenaico, abbiamo l'impossibilità di rifornire quel fronte servendoci di un porto nelle sue immediate vicinanze e di meglio controllare i movimenti del nemico nel Mediterraneo Orientale valendosi della zona di Tobruk come base di mezzi aerei e navali.

Le nostre possibilità operative attuali (astrazione fatta dalle forze disponibili e dalla crisi dei combustibili liquidi) derivano dalla posizione delle basi nei vari settori del Mediterraneo.

Le posizioni di maggior valore offensivo e difensivo sono, da ponente verso levante, la Sardegna, l'Italia meridionale e la Sicilia, il sistema greco-cretese, le isole italiane dell'Egeo, fronteggiate dal lato meridionale da quelle della Libia.

Tuttavia l'efficienza logistica, e di conseguenza operativa, di alcune di queste è completamente dipendente dalla sicurezza con cui possono esservi avviati i rifornimenti: nell'attuale fase del conflitto la massima precarietà di rifornimento si verifica per la Libia.

In linea generale le possibilità operative consentite dalle varie posizioni si possono così riassumere:

a) Sardegna

Le forze aeree ivi dislocate possono controllare il Mediterraneo occidentale compreso il Tirreno fino circa al 2° meridiano Est, che passa tra Maiorca e Ibiza, agire offensivamente in detta zona e concorrere nel Mediterraneo Centrale alle operazioni di forze dislocate in Sicilia.

Analogo concorso possono dare a operazioni navali che si svolgano entro il raggio d'azione della caccia partente dagli aeroporti sardi.

Non possono invece essere mantenuti in Sardegna reparti navali importanti, perchè non sono adatte ad accoglierli in soddisfacenti condizioni di sicurezza e con sufficienti possibilità di rifornimento e raddobbo nè Cagliari nè La Maddalena: questi due punti possono perciò avere soltanto funzioni di temporaneo appoggio per reparti di superficie di una certa importanza tattica. Tuttavia sarebbe possibile dislocare a Cagliari un reparto di incrociatori leggeri col compito di cooperare al taglio delle comunicazioni britanniche fra Gibilterra e Malta, prevalentemente affidato nella Zona considerata ad aerei e sommergibili.

b) Sicilia e Italia meridionale:

La Sicilia è il naturale antidoto di Malta, e con Pantelleria e Lampedusa consente il controllo dei transiti attraverso il Canale di Sicilia. Ogni specie di mezzo aereo e insidioso fisso e mobile, di superficie e subacqueo trova nelle basi sicule ogni facilitazione per agire direttamente o indirettamente allo scopo di neutralizzare Malta e impedire il traffico nemico attraverso il canale.

Inoltre alla Sicilia si appoggia il sistema protettivo del nostro traffico con la Libia, che ha i suoi porti d'imbarco in dipendenza delle possibilità ferroviarie a Napoli, Taranto, Bari e Brindisi.

Subordinatamente alla sicurezza conferita sul posto dall'efficienza delle difese contraeree (in relazione colla capacità offensiva aerea di Malta) la Sicilia può accogliere forze aeree e navali sufficienti a soddisfare tutte le esigenze operative descritte.

Nelle acque della Sicilia e nel Mediterraneo Centrale possono intervenire le forze navali principali dislocate normalmente a Napoli e Taranto. Da Napoli è possibile inoltre operare con la voluta tempestività rispetto a iniziative avversarie, sia a sud e a ovest della Sardegna, sia in tutto il Tirreno compreso il Golfo Ligure.

c) Sistema greco-cretese

Le posizioni di questo sistema geografico dominano le comunicazioni tra il Mar Nero e il Mediterraneo e consentono di operare con particolare intensità nella zona di mare compresa tra il sistema stesso e le coste d'Africa che lo fronteggia, creando notevoli rischi navali in moto tra Alessandria e Malta.

Naturalmente l'entità delle forze aeree e navali, che possono operare dalle basi greco-cretesi, è subordinata all'efficienza logistica che sarà pos-

sibile conferire loro. Non è tuttavia prevedibile di potervi tenere perfettamente reparti navali importanti.

d) Isole Italiane dell'Egeo:

Completano verso levante lo schieramento delle posizioni greco-cretesi e consentono di spingere l'offesa aerea verso l'estremità orientale del Mediterraneo.

Notevoli forze aeree e qualche reparto navale leggero, oltre a sommergibili, possono essere dislocati nelle isole italiane dell'Egeo, qualora esigenze operative lo richiedano, oltre a quello che normalmente vi si trovano.

Naturalmente l'efficienza logistica di quelle basi è dipendente dai rifornimenti inviati dal continente: ma le comunicazioni possono essere mantenute col solo rischio rappresentato dai sommergibili nemici.

e) Africa Settentrionale italiana

La capacità logistica del territorio libico ai fini aeronautici e soltanto limitata dalle possibilità di rifornimento, che sono attualmente molto ridotte.

Dal punto di vista marittimo la situazione portuale è poco soddisfacente e perciò non si può pensare a dislocare sulla costa libica reparti navali, che non siano quelli di piccole unità destinate ai servizi locali di vigilanza e di protezione del traffico costiero nelle immediate vicinanze del litorale.

2) Compiti ed obiettivi

I compiti delle forze aeree e navali per la lotta nel Mediterraneo sono essenzialmente:

- il mantenimento delle comunicazioni marittime e aeree, incluse le sicurezze dei porti e delle basi, con la Libia e l'Egeo;

- l'interruzione delle comunicazioni nemiche tra Gibilterra, Malta e Alessandria, tra Alessandria e Tobruk, tra l'Egitto e la Siria;

- la protezione delle frontiere marittime e del territorio nazionale e coloniale da offese navali ed aeree;

- il contrasto a eventuali sbarchi nemici per via mare e per via aerea;

- l'esecuzione di operazioni volte a colpire le basi del nemico o a contribuire alla conquista di territori da esso perduti;

- il concorso ad operazioni terrestri sul fronte della Cirenaica.

Poichè questi compiti non possono essere assolti senza avere ragione delle forze aeree e navali nemiche queste devono essere considerate, insieme con le loro basi, come l'obiettivo principale delle nostre corrispondenti forze.

Evidentemente se fosse possibile tagliare al nemico le basi di cui dispone in Mediterraneo, oppure mantenerle in stato di neutralizzazione a tempo indeterminato, il nostro problema operativo sarebbe risolto perchè avremmo ridotto all'impotenza le sue forze costringendole ad abbandonare il nostro mare.

Ciò non è possibile ottenere che nei riguardi di Malta, la quale per la sua ubicazione può essere dominata con adeguate forze aeree dislocate in Sicilia e può essere esaurita agendo contro le sue comunicazioni con Gibilterra e Alessandria. E data la sua importanza strategica, già illustrata, è contro di essa che devono essere concentrati i nostri sforzi per neutralizzarla, a prescindere dalla sua conquista che esige una speciale preparazione.

Il secondo obiettivo territoriale che ci si presenta dopo Malta in ordine d'importanza è Tobruk, il quale non può essere conquistato senza il coordinato impiego di forze terrestri ed aeree con l'eventuale concorso di forze navali.

Oltre alle offese che possono essere recate alle forze nemiche quando sono nelle loro basi, si deve tendere ad infliggere loro i massimi danni quando sono in movimento per eseguire operazioni di loro iniziativa o per contrastare operazioni di nostra iniziativa.

Ne consegue che non si deve perdere nessuna delle occasioni di agire, che ci sono offerte dai tentativi nemici di far passare piroscafi isolati o convogliati a scopo di rifornimento di Malta e degli attacchi che con vari mezzi il nemico conduce contro i nostri trasporti.

Navi, aerei e convogli costituiscono gli obiettivi mobili intorno ai quali si svilupperanno, come sempre, le azioni di reciproco contrasto tra le forze impiegate.

In questo quadro generale i compiti che l'O.B.S. con le sue forze aeree dovrebbero svolgere, sarebbero i seguenti:

- neutralizzazione di Malta, con obiettivi gli impianti aeronautici e marittimi dell'isola, nonchè gli aerei e le navi ivi dislocate;

- protezione del traffico marittimo con la Libia in cooperazione con le forze navali di scorta;

- protezione delle proprie basi aeree e del territorio adiacente; — azioni contro il traffico marittimo e contro forze navali nemiche nelle zone di mare che saranno definite;

- concorso ad azioni delle forze navali italiane nelle zone predette;

- concorso ad azioni di forze aeree italiane dislocate in settori adiacenti;

- vigilanza delle zone di mare assegnate, con ricognizioni disposte in relazione alla situazione ed alle necessità operative contingenti in stretta cooperazione con l'aviazione da ricognizione assegnata alla R. Marina.

3) Modalità di azione

Non si esaminano le modalità d'impiego nelle azioni indipendenti delle forze aeree e delle forze navali, poichè esse sono di esclusiva competenza dei rispettivi Stati Maggiori e Comandi.

Invece per l'impiego coordinato di forze aeree e navali è necessario fissare le direttive e le modalità, affinchè sia assicurato il massimo rendimento di tutti i mezzi concorrenti all'azione in relazione allo scopo da perseguire.

Tali modalità sono già in atto per le forze aeree e navali nazionali e occorre adattare alla cooperazione tra le forze navali italiane e quelle aeree germaniche.

Infatti la cooperazione aeronavale è essenzialmente fondata sulla conoscenza reciproca dei mezzi e dei metodi impiegati, soprattutto nel campo dei collegamenti.

Lo scopo da raggiungere è quello di mettere per mezzo dell'aviazione le forze navali nelle migliori condizioni d'impiego tattico, mediante un appropriato sistema di ricognizioni che le tengano al corrente della costituzione posizione rotta e velocità delle forze nemiche, una continua protezione contro attacchi aerei fornita da pattuglie da caccia che si avvicindino nel loro cielo, interventi di velivoli offensivi (bombardieri in quota e in picchiata, siluranti) prima del combattimento navale così da ridurre le capacità combattive delle forze navali nemiche e interventi successivi al combattimento per non dar tregua alle unità avversarie, che si ritirano verso le loro basi, infliggendo loro ulteriori perdite. E escluso l'intervento degli aerei contro le navi nemiche durante il combattimento navale, allo scopo di evitare equivoci.

L'impiego delle navi è perciò strettamente subordinato all'intervento dei reparti aerei, e dovrà essere deciso solo in seguito al parere dell'O.B.S. di concerto con Superaereo sulle possibilità di tale intervento in base alle condizioni meteorologiche e di visibilità.

Il limite normale d'impiegabilità delle forze navali italiane è definito dal raggio d'azione utile della caccia, che sarà stabilito dall'O.B.S.

I risultati conseguiti nella fase pretattica dei reparti aerei aumenteranno le possibilità di impegnare con successo i reparti navali contro un nemico che, se non fosse preventivamente colpito da forze aeree, sarebbe generalmente in condizioni di superiorità, perchè esiste fra la Marina britannica e la Marina Italiana un ben noto divario di potenza complessiva, divario che non può essere eliminato nel campo tattico senza l'intervento di forze aeree superiori a quelle che le Squadre navali britanniche possono mettere in linea con le navi portaerei.

Per questo motivo è di vitale importanza che il complesso delle forze aeree cooperanti con quelle navali attacchi, diminuisca l'efficienza ed affondi il massimo numero di navi avversarie prima del contatto tattico

con le forze navali nazionali, protegga queste dalle azioni aeree nemiche, insista negli attacchi dopo il contatto tattico.

a) *Ricognizione*

Le forze navali, per poter adeguare tempestivamente la loro manovra nel campo strategico e in quello pretattico alla manovra del nemico, hanno necessità di ricevere frequenti informazioni sui movimenti. Pertanto la ricognizione aerea deve cercare di mantenere il contatto visivo colle forze navali nemiche. La prontezza, la frequenza e l'esattezza delle informazioni acquistano un'importanza crescente col diminuire della distanza fra le due forze navali che si muovono incontro.

Non minore importanza ha l'immediata trasmissione delle notizie concernenti i risultati conseguiti dagli attacchi aerei contro le navi nemiche, perchè su questi sono fondate le decisioni tattiche del Comandante Superiore in mare. Per ciò i ricognitori devono continuare ad assolvere il loro compito anche durante gli attacchi aerei eseguiti nella fase pretattica dell'azione navale.

Un aspetto importante della continuità ricognitrice è offerto dalla considerazione che bisogna tendere a eliminare la soluzione di continuità nelle ore notturne. Specie nei mesi invernali le ore di oscurità sono tante che il nemico può eseguire ampi spostamenti, così da costringere il giorno successivo a ricominciare la ricerca come se il giorno antecedente non fosse mai stato veduto o quasi. Questo non può essere ottenuto, subordinatamente alle condizioni meteorologiche e di visibilità notturna, che proseguendo la ricognizione senza interruzione dal giorno alla notte.

Il problema offre certamente notevoli difficoltà. Sarebbe utile il rilevamento in volo dei ricognitori con guida radiogoniometrica di quello che sta per giungere da parte di quello che sta sul posto. Ma riflettendo che la cosa interessante è di osservare quale definitiva direttrice di marcia il nemico assuma dopo calata la notte, è da ritenersi sufficiente che il ricognitore in volo al tramonto possa seguire le navi per qualche ora ancora.

Nelle modalità esecutive della ricognizione è opportuno tener presente che essa si svolge in due fasi caratteristiche:

La prima per la ricerca del nemico in mare, per la quale è adatto il sistema in uso delle ricognizioni sistematiche preordinate con schemi fissati in relazione alla zona di mare che interessa riconoscere.

La seconda per il mantenimento del contatto visivo dopo il primo avvistamento, per la quale valgono le considerazioni di cui sopra.

Di massima le ricognizioni sistematiche, in previsione di un'operazione navale di nostra iniziativa o di contrasto di un'iniziativa nemica, saranno studiate e fissate da Supermarina d'accordo coll'O.B.S. allo scopo di adeguare l'impiego dei mezzi rispettivamente a disposizione alle ne-

cessità del momento.

Viceversa il mantenimento del contatto visivo col nemico cadrà completamente sotto la responsabilità dei Comandanti cui saranno state ordinate le ricognizioni (2° o 10° CAT).

Non è escluso che le Autorità Centrali possano ordinare la continuazione o la ripresa di quelle ricognizioni sistematiche, che siano ritenute necessarie. E infine da tener presente l'opportunità che i ricognitori diano, oltre alle notizie sul nemico, anche informazioni sulle condizioni meteorologiche.

b) *Caccia*

Il problema dell'impiego degli aerei da caccia a protezione di forze navali o convogli in mare offre quattro aspetti fondamentali:

- la reperibilità delle forze navali da parte dei cacciatori;
- la continuità della protezione;
- la quota di volo e la posizione rispetto alle unità navali;
- le comunicazioni tra navi ed aerei.

Affinchè le pattuglie da caccia possano sicuramente trovare le navi in mare è indispensabile che la posizione di queste sia comunicata col dovuto anticipo e con la massima precisione; acquisita speciale importanza tale comunicazione ogni volta che le navi cambiano rotta o velocità, con le indicazioni relative al cambiamento. Supermarina ha in corso di emanazione norme che consentono al Comandante Superiore in mare di fare dirette comunicazioni ai Comandi Aeronautici interessati con un metodo semplice, rapido ed esente dal pericolo di compromettere i codici in uso; tale metodo sarà portato a conoscenza dell'O.B.S.

La continuità della protezione non offre materia di considerazioni, quando si disponga del numero necessario di apparecchi, il servizio sia opportunamente organizzato e sia sempre conosciuta la posizione delle navi.

La quota di volo dipende dal tipo di attività aerea nemica che si deve contrastare in ciascuna fase operativa.

Nella fase strategica si tratterà generalmente di contrastare soltanto i ricognitori; perciò la caccia dovrà volteggiare ad alta quota.

Nella fase pretattica e tattica (distanza dalle portaerei o dalle basi nemiche inferiore a circa 200 miglia), dovendosi contrastare oltre ai ricognitori anche gli aerei offensivi è opportuno tenere una pattuglia a bassa quota e due od almeno una ad alta quota.

Quanto alla posizione della caccia rispetto alle navi da proteggere, si deve tener presente che quando si entra nel raggio d'azione degli aerei offensivi, i settori più pericolosi sono quelli prodieri perchè in essi si manifesta in generale l'attacco degli aerei siluranti che è il più temibile.

Per agevolare i cacciatori nell'assolvimento del loro compito è assolutamente necessario che sia assicurato il collegamento radiotelefonico tra le navi e gli aerei, giacchè l'esperienza ha dimostrato che molto spesso le navi avvistano gli aerei nemici o ne percepiscono la presenza prima dei cacciatori.

c) Aerei offensivi

Per adeguare alla situazione interventi degli aerei offensivi, il Comando Supremo indica di volta in volta, anche nel corso delle operazioni, se gli attacchi dovranno essere rivolti contro le navi da guerra o contro le navi mercantili (se si tratta di un'operazione nemica tendente a far transitare un convoglio).

È molto importante che i risultati degli attacchi siano conosciuti con la massima prontezza ed esattezza possibili, per consentire di regolare i successivi interventi dei mezzi aerei e di quelli navali in base ai risultati degli attacchi eseguiti.

Qualora l'operazione comporti l'intervento di reparti navali le notizie interessano in modo speciale il Comandante Superiore in mare.

Perciò è di grande utilità tenere le forze navali nemiche sotto la continua vigilanza della ricognizione, che può molto meglio di chi ha eseguito gli attacchi, apprezzarne i risultati e constatarne le conseguenze sul comportamento del nemico.

d) Intervento delle Forze Navali

È regolato da Supermarina, presi ordini dal Comando Supremo, in base alla valutazione della relatività delle forze in conseguenza degli attacchi aerei. Al Comandante Superiore in mare è data libertà di manovra quando si è in possesso di tutti gli elementi per un sicuro giudizio sulla situazione: per questo motivo ha particolare importanza la rapidità di trasmissione dei risultati degli attacchi aerei.

Reciprocamente non è meno importante che le Forze Aeree destinate ad agire in correlazione con le navi siano tempestivamente edotte delle decisioni circa l'impiego di queste ultime.

È infine indispensabile, allo scopo di evitare incresciosi e pericolosi equivoci, che il personale navale conosca bene il tipo dei velivoli impiegati e che il personale di volo sappia riconoscere le navi nazionali.

Supermarina comunicherà tempestivamente all'O.B.S. gli ordini di operazione quando interesseranno l'O.B.S.

4) Principali aspetti della cooperazione aeronavale nei vari settori del Mediterraneo.

a) Mediterraneo Occidentale

In questo settore agiranno normalmente le Forze aeree italiane dislocate in Sardegna. Vi potranno concorrere le Forze dell'O.B.S. dislocate

in Sicilia, previ accordi con Superaereo.

Generalmente in questo settore, nel quale le forze aeree e navali non hanno obiettivi raggiungibili se non con mezzi di eccezione (velivoli a grande raggio e mezzi navali d'assalto), le operazioni sono determinate dalla necessità di contrastare le iniziative avversarie a scopo di forzare il passaggio attraverso il Canale di Sicilia, di avvicinare a Malta navi portaerei per trasferirvi apparecchi (di solito esse si avvicinano fino al 6° meridiano est e generalmente di notte), di eseguire qualche incursione sulla Sardegna o sulle località dell'Alto Tirreno.

In questo settore la correlazione aeronavale con le forze nazionali è stata più volte applicata, in base a direttive accuratamente studiate.

b) *Mediterraneo Centrale*

L'attività che si svolge, con carattere di continuità e con grande intensità è relativa all'invio di rifornimenti in Libia su tre direttrici:

Napoli - Marettimo - Tripoli,

Napoli - Messina - Ampio giro verso levante a distanza minima da Malta superiore al raggio d'azione degli aerei siluranti inglesi, che è di circa 180 miglia - Tripoli,

Porti pugliesi - Bengasi,

Tripoli - Bengasi (traffico costiero).

La protezione diretta e indiretta dei convogli è attuata con:

- scorte di cacciatorpediniere a scopo antisommergibili e contraereo,
- scorta di aerei da caccia a scopo principalmente antiaerei siluranti;
- scorte di aerei a scopo antisommergibile,
- scorte di reparti di incrociatori (quando a Malta vi siano navi di superficie),
- ricognizioni aeree sulle zone da cui possono provenire offese navali in relazione all'itinerario dei convogli,
- attacchi su Malta per neutralizzarvi le forze aeree e navali che vi si appoggiano,
- agguati di sommergibili e siluranti sulle provenienze da Malta (quando a Malta vi siano navi di superficie),
- campi minati e copertura delle rotte, la dove i fandali lo consentono.

L'Aviazione, dislocata in Sicilia è interessata, in collaborazione con quella dislocata in Tripolitania, al traffico con Tripoli; quella dislocata in Grecia, Creta e Cirenaica al traffico con Bengasi. Ma, specialmente per le ricognizioni, entrambi i gruppi di forze aeree, quello siculo-tripolino e quelle greco-cretese-cirenaico possono essere interessati ai trasferimenti dei convogli.

Per ogni convoglio in partenza Supermarina comunicherà all'O.B.S. il suo itinerario e la sua composizione, accompagnando la comunicazione con quelle richieste di cooperazione aerea che non fossero sistematicamente previste (scorte della caccia e azioni su Malta).

È qui opportuno ricordare che normalmente tali richieste riguardano il concorso delle Forze aeree dislocate in Sicilia all'esecuzione di ricognizioni, cui non sempre Supermarina può far fronte con gli idrovolanti a sua disposizione e che sono alle dirette dipendenze di Marina Messina. Tali ricognizioni saranno, come per il passato, eseguite sotto la responsabilità di Marina Messina secondo gli ordini di Supermarina, prendendo accordi diretti col Comando delle Forze aeree germaniche della Sicilia per la suddivisione dei compiti quando non abbia idrovolanti sufficienti ai bisogni. I risultati di tali ricognizioni sono di comune interesse di tutte le forze dislocate ed operanti nel Mediterraneo Centrale, qualunque sia la loro natura e la loro dipendenza. Perciò ha grande importanza l'immediatezza della trasmissione delle richieste e quella dei risultati delle ricognizioni in corso a tutti i Comandi di Aeronautica e Marittimi operanti nel Mediterraneo Centrale.

Oltre all'attività strategicamente difensiva più sopra descritta, l'occasione di agire offensivamente contro il nemico si presenta quando unità navali tentano di transitare attraverso il Canale di Sicilia, oppure di raggiungere Malta da ponente o da levante.

Finora il nemico non ha mai tentato operazioni contro le nostre coste, eccetto un breve bombardamento navale di Tripoli e uno di Bengasi molti mesi or sono.

Ma se ciò avvenisse, è previsto l'impiego della Squadra Navale verso levante a sudest della Sicilia fino ai limiti del raggio di azione della caccia dislocata in Sicilia.

c) Mediterraneo Orientale

In questo settore le azioni di massa con forze navali ed aeree sono più complesse e difficili per la grande distanza dalle basi nazionali alla quale la Squadra Navale deve combattere.

L'ipotesi più probabile è che in concomitanza con una operazione terrestre sul fronte cirenaico la Squadra di Alessandria compia azioni lungo la costa tra Sollum e Bengasi, oppure che siano decise azioni di nostre forze navali contro Tobruk.

Qualunque possa essere lo scopo delle azioni d'iniziativa nemica (bombardamenti di ancoraggi o delle posizioni litoranee dello schieramento delle nostre truppe, appoggio a sbarchi a ponente e levante di Tobruk, ricerca e distruzione di nostro naviglio adibito al traffico litoraneo con Derna) le nostre forze navali potranno essere inviate a contrastare il nemico in quelle acque. Se invece agiremo di nostra iniziativa, dob-

biamo prevedere il contrasto dell'avversario.

Un altro scacchiere, nel quale il nemico potrebbe tentare operazioni offensive contro i territori insulari che vi si trovano, è l'Egeo. Rodi e Creta, sono per ragioni di posizione, le più esposte a probabili attacchi: e Rodi più di Creta.

In tutto il Mediterraneo orientale la cooperazione aeronavale deve essere ottenuta tra le Forze navali e le Forze aeree dislocate in Grecia e Creta, nelle isole italiane dell'Egeo e in Cirenaica.

In relazione al raggio d'azione della caccia, la situazione geografica consente alle navi di agire con la protezione dei cacciatori in qualsiasi punto della zona compresa fra la Grecia, Creta e la Cirenaica fino al meridiano 25°.

Dovendosi ottenere il perfetto coordinamento nell'impiego delle forze aeree, occorrono chiare norme e precise predisposizioni, giacchè le forze aeree ivi dislocate dipendono da tre distinti Comandi.

Ferma rimanendo le direttive già in atto e qui già citate, sarà indispensabile, per il Mediterraneo orientale, adottare le norme d'impiego coordinate alla particolare situazione che si determinerà in dipendenza dell'effettiva dislocazione e consistenza delle forze aeree nelle varie basi operative del settore.

5) Collegamenti

Dall'efficienza dei collegamenti dipendono le possibilità di condotta ed il successo delle operazioni. Tale efficienza è fondata sulla rapidità, semplicità, sicurezza e segretezza delle comunicazioni.

Sulla base delle norme per i collegamenti già in atto tra i Comandi e i Reparti della Marina e dell'Aeronautica, saranno definite con l'O.B.S. le modalità più consone ad assicurare la migliore collaborazione operativa. Per questo gli organi competenti degli Stati Maggiori delle due Forze Armate interessate studieranno il problema insieme ai corrispondenti organi dell'O.B.S., esaminando le questioni relative alle procedure, ai codici, ai mezzi da impiegare.

Un buon funzionamento ed il rendimento del sistema operativo costituito dai Reparti dell'O.B.S., dell'Aeronautica e della Marina dipenderà per la massima parte dal modo come sarà risolto il problema ora accennato.

Dovrà essere studiato inoltre un programma addestrativo, che non interferisca con le esigenze operative, così da accelerare l'intimo affidamento fra tutti i Comandi.

Ad aumentare e mantenere l'affiatamento nel piano più elevato dei concetti d'azione e delle modalità esecutive saranno destinati da Superaereo e da Supermarina, col gradimento dell'O.B.S., Ufficiali di collegamento presso i Comandi dei Reparti operanti.

COMANDO SUPREMO

1° Reparto

Ufficio Operazioni

29 Novembre 1941-XX

QUADRO DELLE OPERAZIONI AEREE E NAVALI DA SVOLGERE
PER LA LOTTA NEL BACINO MEDITERRANEO

1° Situazione generale

Le forze terrestri, navali ed aereo nemiche nel Mediterraneo sono appoggiate a Gibilterra, Malta ed al sistema orientale costituito dall'Egitto - Siria - Palestina - Cipro.

Nei due bacini, occidentali ed orientale, gravitano due squadre navali britanniche, dotate di navi portaerei ed appoggiate a Gibilterra ed Alessandria.

Nel centro, a Malta, sono dislocate notevoli forze aeree, sommergibili ed ora anche un reparto di incrociatori e CC.TT.

Il collegamento di tali forze, per quanto riguarda il Mediterraneo avviene evidentemente per parallelo. Per contro le nostre comunicazioni principali (escludendo quelle costiere nazionali e quelle con Grecia ed Egeo che si svolgono su linee sufficientemente interne avvengono nella parte centrale del bacino Mediterraneo per meridiano (Libia).

Perciò: scopo *operativo principale* nel Mediterraneo di tutte le forze navali ed aeree dell'Asse è di *troncare il traffico nemico per parallelo*, mantenendo invece *attivo il traffico nostro per meridiano*.

Nella zona interessante il nostro principale traffico *Malta svolge una funzione capitale* perchè le forze ivi dislocate agiscono:

a) con insistente aggressività contro i nostri trasporti in mare;

b) contro i porti d'imbarco e sbarco;

c) contro le nostre basi aeree e navali della Sicilia e dell'Italia meridionale, dove si appoggiano tutti i mezzi destinati alla protezione del traffico ed all'offesa contro Malta stessa.

Esso rappresenta inoltre il punto d'appoggio centrale per facilitare i movimenti aerei e navali del nemico fra i due bacini mediterranei. Senza Malta, o per lo meno senza la possibilità di utilizzarla, gli inglesi incontrerebbero gravissime e forse proibitive difficoltà a collegare per mare

e per aria i due bacini mediterranei.

2° Possibilità operative delle nostre basi

Le nostre posizioni che fronteggiano il sistema nemico offrono le seguenti possibilità operative.

Sardegna

Le forze aeree ivi dislocate possono controllare il Mediterraneo occidentale, compreso il Tirreno fino circa al 2° meridiano Est e concorrere alle operazioni di forze aeree dislocate in Sicilia e con la caccia e ad operazioni navali svolgentesi entro il raggio d'azione della caccia stessa.

Non vi si possono permanentemente dislocare reparti navali importanti, ma solo reparti minori e mezzi insidiosi che trovano buon impiego al Sud di essa.

Sicilia ed Italia meridionale

La Sicilia è il naturale antidoto di Malta.

Ogni mezzo aereo ed insidioso navale di superficie e subacquee trova nelle basi sicule ottimo appoggio.

Potrebbe anche ospitare ogni forza navale, ma ciò è in dipendenza del grado di sicurezza alle offese aeree raggiunto (neutralizzazione di Malta).

Nelle acque della Sicilia possono intervenire le forze navali principali dislocate a Napoli e Taranto per combattere iniziative avversarie.

Sistema Greco-Cretese

Domina le comunicazioni fra il Mar Nero ed il Mediterraneo e consente di operare con particolare intensità nel canale fra Creta e l'Africa.

Non è allo stato attuale prevedibile di potervi permanentemente tenere reparti navali importanti.

Isole italiane dell'Egeo

Completano lo schieramento verso levante del sistema greco-cretese.

Africa settentrionale

Vi sarebbe possibile la dislocazione di qualunque forza aerea con le sole limitazioni logistiche. Non è possibile per le condizioni portuali tenere notevoli forze navali.

3° Compiti ed obiettivi

I principali compiti delle forze aeree o navali nel Mediterraneo sono:

- a) mantenimento delle comunicazioni marittime ed aeree, inclusa la sicurezza dei porti e delle basi, con la Libia e l'Egeo;
- b) interruzione delle comunicazioni nemiche;
- c) protezione delle frontiere marittime e del territorio nazionale e coloniale;
- d) esecuzione d'operazioni per colpire le basi del nemico e contribuire alla conquista di territori da esso posseduti;
- e) concorso ad operazioni terrestri sul fronte della Cirenaica.

Fra gli obiettivi, in prima linea, sono da considerarsi *le forze mobili avversarie aeree e navali e le loro basi*. Evidentemente se fossero distrutte le prime o neutralizzate totalmente le seconde il problema operativo sarebbe risolto.

Nei riguardi delle basi tale risultato appare conseguibile in notevole misura solo nei riguardi di Malta che è da indicare quindi come *obiettivo principale*.

Nei riguardi delle forze mobili esse debbono essere offese sempre che siano nel raggio di azione. Si presentano come zone particolarmente indicate per tale compito:

- a) il tratto di mare fra Sardegna e Tunisia;
- b) il canale di Sicilia;
- c) il tratto di mare tra Candia e l'Africa Settentrionale.

4° Modalità d'azione

Non si esamina qui l'impiego indipendente delle forze aeree essendo questo di esclusiva competenza dei rispettivi comandi.

Si esamina la cooperazione aero-navale, affinché sia possibile assicurare il massimo rendimento di tutti i mezzi concorrenti all'azione medesima.

Lo scopo da raggiungere è di realizzare per mezzo dell'aviazione una situazione che consenta il migliore impiego tattico delle nostre forze navali mediante:

- a) appropriate ricognizioni;
- b) continua protezione con pattuglie da caccia;
- c) intervento di velivoli offensivi prima del combattimento navale così da ridurre la capacità combattiva delle forze nemiche;
- d) interventi offensivi successivi al combattimento navale per non dar tregua al nemico.

È escluso l'intervento degli aerei contro le navi nemiche durante il

combattimento navale

Il limite normale d'impiego delle navi italiane resta definito, fino a che non potremo disporre della nave portaerei, in corso di costruzione, dal raggio d'azione utile della caccia.

Per la ricognizione è assolutamente capitale avere notizie precise continue del nemico e sarebbe della somma importanza poter eliminare o ridurre al minimo la soluzione di continuità costituita dalle ore notturne.

Per la caccia il problema forse più difficile è quello della reperibilità delle forze navali da parte dei cacciatori.

Supermarina ha in corso di emanazione norme che consentono al Comandante Superiore in mare di fare dirette, sicure e semplici comunicazioni ai reparti aerei destinati alla protezione delle navi stesse.

Per gli *interventi offensivi* degli aerei si dovrà stabilire di volta in volta se essi debbono essere rivolti contro le navi da guerra o contro le navi mercantili (quando si tratti di convogli).

A questo riguardo è molto importante che il Comandante Superiore in mare sia il più rapidamente possibile informato dei danni inflitti per poter regolare la sua azione.

5° Principali aspetti per la cooperazione aereo-navale nei vari settori del Mediterraneo e cooperazione aereo-terrestre.

Mediterraneo occidentale

Normalmente vi agiranno le forze aeree italiane dislocate in Sardegna. Vi potranno concorrere le forze aeree germaniche dislocate in Sicilia (questione di competenza dei Comandi Aeronautica). Tali operazioni sono di massima intese a contrastare iniziative avversarie per forzare il passaggio del canale di Sicilia, di avvicinare a Malta navi portaerei per trasferimento di aerei (di solito esse si avvicinano fino al 6° meridiano Est e generalmente di notte), di eseguire qualche incursione sulla Sardegna e sulle località dell'alto Tirreno.

Mediterraneo Centrale

La massima nostra attività è quella del traffico con la Libia. La protezione diretta ed indiretta dei convogli è attuata con:

a) scorte dirette navali ed aeree, le prime di soli cacciatorpediniere se non vi sono unità nemiche di superficie a Malta; altrimenti con unità superiori;

b) riorganizzazioni aeree sulle zone dalle quali possono provenire offese nemiche;

c) attacchi su Malta a scopo di neutralizzazione (forze marittime

e campi di aviazione);

d) agguati di sommergibili e siluranti dalle provenienze da Malta;

e) campi minati dove i fondali lo consentono.

Di massima l'aviazione dislocata in Sicilia è interessata al traffico con Tripoli, quella dislocata in Grecia, Creta e Cirenaica nel traffico con Bengasi.

Oltre a questa attività si può presentare l'occasione di agire offensively contro il nemico quando tentasse di passare il Canale di Sicilia o di raggiungere Malta da Levante e da Ponente.

Se il nemico tentasse operazioni contro le nostre coste e previsto l'impiego della Squadra Navale verso Levante della Sicilia fino ai limiti del raggio d'azione della caccia dislocata in Sicilia.

Mediterraneo orientale

In questo settore le azioni navali sono più difficili e complesse per la grande distanza dalle basi nazionali. La cooperazione deve essere ottenuta fra le forze navali e le forze aeree dislocate in Grecia, a Creta, nelle isole italiane dell'Egeo ed in Cirenaica.

Occorrono norme assai precise per il coordinamento giacchè le forze aeree ivi dislocate dipendono presentemente da tre distinti comandi.

Cooperazione aereo-terrestre

Essa si presenterà come più probabile nel settore cirenaico. I termini di essa saranno definiti di volta in volta secondo la situazione.

6° Collegamenti

Dall'efficienza dei collegamenti dipendono le possibilità di condurre tempestivamente e con successo le operazioni. Tale efficienza è fondata sulla rapidità, semplicità, sicurezza e segretezza della comunicazioni. Particolare importanza assumono a questo riguardo i collegamenti riflettenti la collaborazione aereo-navale. L'esperienza fatta in questo campo ha portato a definire norme precise e semplici che sono già in atto con buoni risultati tra le forze navali ed aereo italiane e che saranno portate a conoscenza dell'O.B.S. Il buon funzionamento ed il rendimento del sistema operativo costituito dai reparti dell'O.B.S., dell'Aeronautica e della Marina Italiana dipenderà per molta parte dal modo come darà risolto il problema dei collegamenti. La necessità che esso sia definito e possibilmente sufficientemente sperimentato all'arrivo dei reparti dell'O.B.S., ha portato ad effettuare presso il Comando Supremo alcune riunioni preliminari fra i rappresentanti in Italia delle Forze Armate Germaniche ed i competenti organi italiani. È stato già deciso l'inizio di esperimenti pre-

liminari di collegamento radio-telefonico.

È in corso di esame il problema dei codici, delle chiavi e delle procedure ed è apparsa evidente la convenienza e la necessità di compilare al più presto un semplice codice bilingue da usarsi quando sia in atto la cooperazione aerea, navale o terrestre fra l'O.B.S. e le Forze Armate italiane.

**GENERAL DER DEUTSCHEN LUFTWAFFE
BEIN OBERKOMMANDO DER
KGL. - ITALIENISCHEN LUFTWAFFE**

Ia N. 1578/41 gKdos ris. pers. Roma, li 21-111941
Rifer.: Gen.d.Dt. Iw. b. Italuft n. 1576/41 gKos. Chefsache del 18-11.41

OGGETTO *Trasferimento unità tedesche in Sicilia.*

AL SUPERAEREO

Sul prossimo trasferimento dei reparti della 2a Flotta Aerea tedesca in Sicilia, il loro dislocamento e l'effettuazione dei rifornimenti ebbe luogo un colloquio fra il Generalfeldmarschall Kesselring ed il Capo di S.M. dell'Aeronautica Tedesca, Generale S.A. Jeschonnek.

Il contenuto viene riportato in linea di massima qui appresso.

F/to VON WALDAU

Anlage zu Verb. Stab Italuft
Ia Br. B. Nr. 1578/41 Chefsache

Negli accordi verbali fra il Generalfeldmarschall Kesselring ed il Capo dello Stato Maggiore dell'Arma Aerea è fissato:

1) La 2^a Squadra Aerea delegherà subito un Comando servizi il quale svolgerà immediatamente l'inizio dei rifornimenti per la Sicilia. In particolar modo questo comando darà ordini per il deposito di tutti i mezzi di rifornimento in maniera mimitizzata e distesa in base alle esperienze di guerra fin'ora avute.

2) La sistemazione in tempo utile per la difesa dei mezzi di rifornimento richiede un trasferimento anticipato di unità leggere c.a., come anche di reparti caccia tedesca.

3) Come dislocamento del II Corpo Aereo Tedesco sono previsti:

a) *Catania*

gruppo ricognizione (inclus. squadriglia ricogn. meteorol.)

squadriglia caccia notturna

1 gruppo da bombardamento

1 squadr. caccia diurna od un gruppo

b) *Gerbini*

1 comando stormo da bombardamento

2 gruppi da bombardamento

c) *Comiso*

1 comando stormo Stuka

2 gruppi Stuka

1 gruppo caccia

d) *Gela*

1 comando stormo caccia

1 gruppo caccia

e) *S. Pietro*

1 gruppo Stuka

1 gruppo caccia

f) *Sciacca*

1 comando stormo da bombardamento

2 gruppi da bombardamento

1 gruppo caccia

g) *Trapani*

1 gruppo da bombardamento

1 gruppo da caccia

4) Sui seguenti aeroporti è inoltre da preparare il rifornimento per quattro azioni dei seguenti reparti:

Cagliari: per due gruppi Stuka e due gruppi caccia;

Trapani in aggiunta per un gruppo Stuka;

Castel Veltrano: per un gruppo Stuka ed un gruppo caccia;

Sciacca: in aggiunta per un gruppo Stuka.

Occorrono due campi in zona arretrata dell'Italia meridionale per accogliere velivoli del II CAT affinché vi siano possibilità di evasione.

Uno di questi campi di evasione dovrebbe essere, secondo le sue attrezzature tecniche, in modo da poter eseguire riparazioni e lavori di verifica.

Il Generale dell'Arma aerea Tedesca presso lo Stato Maggiore della R.A. proporrà il dislocamento dei gruppi di trasporto.

5) La preparazione per il dislocamento e la messa a punto dei campi

di rullaggio sono da predisporre immediatamente dal Generale dell'Arma Aerea Tedesca presso lo Stato Maggiore della R.A. d'accordo con lo Stato Maggiore della R.A. Per quanto riguarda la dotazione con bombe sono da provvedere su larga scala bombe da grosso calibro per azioni contro navi da guerra.

Coll'inizio del rifornimento dei campi aerei secondo cifra 3 è da assicurare la messa a disposizione di sufficienti Comandi di Polizia a scopo di vigilanza. È da prendere in considerazione il trasferimento di un gruppo caccia a Tripoli.

6) Per il trasferimento dei reparti della Germania in Italia sono da provvedere, oltre Treviso, ancora due altri aeroporti nell'Italia Settentrionale allo scopo di poter effettuare trasferimenti momentanei da questi campi agli aeroporti della Sicilia.

7) Per quanto riguarda la sistemazione di un servizio segnalazione aerei sul mare davanti alla costa meridionale della Sicilia e di un servizio di salvataggio marittimo. Lo Stato Maggiore della Aeronautica Tedesca si metterà in contatto diretto col Generale dell'arma aerea Tedesca presso lo Stato Maggiore della R.A. per provvedere alle relative disposizioni.

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/19959

P.M. 3300, li 28 Novembre 1941-XIX

Segreto - Doppia busta

OGGETTO: *Dislocazione unità tedesche in Sicilia.*

ALL'UFFICIO DEL GENERALE DELL'ARMA AEREA TEDESCA
PRESSO LO STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

Riferimento foglio Ia 1578/41 in data 21 u.s.

Si prende atto di quanto comunicato circa la dislocazione di unità tedesche in Sicilia.

Per quanto è detto al n. 4 si osserva che l'aeroporto di Castelvetro, occupato al completo da Reparti italiani e da velivoli da trasporto, non può essere utilizzato per Reparti Germanici e deve pertanto essere escluso dal numero delle basi a disposizione di questi.

Nulla osta a che il Comando Germanico predisponga il rifornimento di quattro azioni per due gruppi Stuka e per due Gruppi Caccia sull'aeroporto di Cagliari.

Come aeroporti di sgombero rimangono stabiliti quelli di Bari e Brindisi.

Essendo, però stato disposto dal Comando Supremo di spostare sui porti dell'Adriatico la maggior parte del traffico per l'A.S.I. che prima faceva capo nel Tirreno, è necessario da parte di Superaereo di rinforzare i Reparti Caccia delle Puglie per la difesa dei porti stessi e dei convogli nel primo tratto di navigazione.

Non è possibile pertanto concedere all'Aeronautica Germanica la disponibilità completa dei due suddetti aeroporti, in quanto a Bari dovranno dislocarsi due Squadriglie da Caccia italiane oltre alla Squadriglia da Ricognizione ed in quello di Brindisi altre due Squadriglie da Caccia.

Né altri aeroporti sono disponibili nell'Italia Meridionale.

In relazione alla richiesta contenuta al n. 6) del foglio a riferimento, si comunica che sono a disposizione, per l'atterraggio di velivoli tedeschi in transito, gli aeroporti di: Treviso, Ghedi, Udine, Forlì.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/19865

P.M. 3300, li 26 Novembre 1941-XX

Segreto - Riservata alla persona

OGGETTO: *Dislocazione unità tedesche ed italiane in Sicilia.*

AL COMANDO AERONAUTICA DELLA SICILIA

Per necessaria conoscenza e per predisposizioni del caso, si trascrive il presumibile schieramento dei reparti aerei tedeschi di prossimo arrivo in Sicilia, schieramento che sarà confermato al giungere a Roma del Feldmaresciallo Kesselring.

1) *Catania*

- 1 Gruppo ricognizione
- 1 Gruppo bombardamento
- 1 Gruppo o 1 Squadriglia caccia
- 1 Squadriglia caccia notturna.

2) *Gerbini*

- 1 Comando Stormo bombardamento
- 2 Gruppi bombardamento.

3) *Comiso*

- Comando stormo bombardamento a tuffo
- 2 Gruppi bombardamento a tuffo
- 1 Gruppo caccia.

4) *Gela*

- 1 Comando stormo caccia
- 1 Gruppo caccia.

5) *Caltagirone - San Pietro*

- 1 Gruppo bombardamento a tuffo
- 1 Gruppo caccia.

6) *Sciacca*

- 1 Comando Stormo bombardamento

- 2 Gruppi bombardamento
- 1 Gruppo caccia.

7) *Trapani*

- 1 Gruppo bombardamento
- 1 Gruppo caccia.

Conseguentemente i reparti italiani assumeranno il seguente schieramento:

10° Stormo bombardamento (Comando Chinisia)	{	1 Gruppo - Chinisia
273 ^a Squadriglia R.S.		1 Gruppo - Castelvetro Palermo
278 ^a Squadriglia R.S.		Pantelleria - base siluristica sussidia- ria a Castelvetro
Squadriglia 2000		Pantelleria
54° Stormo Caccia (Comando a Castelvetro)	{	1 Squadriglia Palermo
		1 Squadriglia Chinisia
		2 Squadriglie Castelvetro
		2 Squadriglie Pantelleria

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

II Reparto

3^a Divisione Servizi

Prot. N. 4/18976

P.M. 3300, li 28 Novembre 1941-XX

Segreto

OGGETTO: *Aeroporti della Sicilia sedi di Reparti del C.A.T.*

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

- Ispettorato di Commissariato Militare

ROMA

- Ufficio Centrale di Sanità

ROMA

e, per conoscenza:

AL COMANDO DI AERONAUTICA DELLA SICILIA

PALERMO

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

- Direzione Generale del Personale Militare

ROMA

- Direzione Generale dei Servizi del Mat. e degli Aeroporti

ROMA

- Ufficio Centrale Demanio

ROMA

- Ufficio Centrale delle Telecomunicazioni

ROMA

In seguito ad accordi intervenuti fra questo Stato Maggiore e l'Ufficio del Generale dell'Arma Aerea Tedesca presso lo Stato Maggiore R.A. i seguenti Aeroporti della Sicilia:

Catania, Gerbini, Comiso, Gela, Caltagirone - S. Pietro (in corso di armamento), Sciacca, Trapani;

sono destinati ad ospitare Reparti del Corpo aereo tedesco.

Questo Stato Maggiore, ciò premesso, invita gli Enti Centrali in indirizzo a disporre affinché, man mano che verranno emanati gli ordini per lo sgombero dei Reparti di volo nazionali degli aeroporti in questione, siano adottati i provvedimenti del caso in base alle seguenti direttive di massima:

a) Sugli aeroporti, avanti indicati, deve permanere solo il Comando di un Nucleo del Reparto Servizi onde assicurare il funzionamento dei servizi strettamente indispensabili alle necessità degli aeroporti stessi;

b) debbono essere al più presto sgomberati dagli aeroporti in questione ed avviati ai rispettivi Depositi di Zona o di Aeronautica od a quelle altre località, che verranno rispettivamente designate dagli Enti Centrali in indirizzo, tutti i materiali e le attrezzature mobili, i carburanti, i lubri-

ficanti, le munizioni, gli autoveicoli, ecc., ad eccezione dei materiali di commissariato, che dovranno rimanere sul posto, perchè da cedere in uso ai Reparti Tedeschi, e di quanto strettamente necessario ad assicurare la vita ed il funzionamento dei Nuclei di personale italiano di cui sopra;

c) le S.R.A.M. esistenti presso gli Aeroporti di Catania, Comiso, Sciacca, Trapani debbono sollecitare quanto più possibile la ultimazione dei lavori in corso, in modo da poter essere trasferite al più presto a quelle nuove sedi che verranno proposte allo scrivente dalla Direzione Generale dei Servizi.

Questo Stato Maggiore resta in attesa di conoscere i provvedimenti che saranno adottati per l'attuazione di quanto disposto con la presente nota, facendo presente che i rapporti tra i Comandi Germanici ed i Comandi dei Nuclei Italiani che verranno a trovarsi dislocati sugli aeroporti di cui trattasi saranno successivamente regolati in base ad ulteriori disposizioni che verranno impartite dallo scrivente.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Santoro

ALLA DIVISIONE MOBILITAZIONE	SEDE
e, per conoscenza:	
ALLA DIVISIONE OPERAZIONI	SEDE
ALLA DIVISIONE ORDINAMENTO	SEDE
AL 3° REPARTO	SEDE

Per conoscenza e con preghiera di comunicare di volta in volta agli Enti Centrali in indirizzo le disposizioni relative al trasferimento di Reparti nazionali dagli aeroporti della Sicilia, facendo riferimento alla presente nota.

L'UFFICIALE SUPERIORE ADDETTO
(T. Col. C.C.R.O. - L. Tozzi)
F/to Tozzi

STATO MAGGIORE REGIA AERONAUTICA

2° Reparto

1^a Div. Ordinamento

Prot. N. 2/10708

P.M. 3300, li 16 Dicembre 1941-XX

Segreto

OGGETTO: *Norme di massima per il funzionamento degli aeroporti ceduti temporaneamente in uso alle Forze Aeree Germaniche e che non sono sede di reparti aerei italiani.*

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

- Tutti gli Enti Centrali

A TUTTI I COMANDI DI SQUADRA AEREA

A TUTTI I COMANDI DI Z.A.T.

A TUTTI I COMANDI DI AERONAUTICA

AI COMANDI SUPERIORI DI AVIAZIONE PER IL

R. ESERCITO E PER LA R. MARINA

e, per conoscenza:

AL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

- Gabinetto del Ministro

Sugli aeroporti ceduti temporaneamente in uso alle Forze Aeree Germaniche e che non sono sede di Reparti Aerei Italiani, si costituisce un Comando di Presidio Aeronautico retto da un ufficiale superiore A.A.r.n., possibilmente conoscitore della lingua tedesca.

L'ufficiale superiore suddetto:

— disimpegna, di massima, le attribuzioni stabilite dai vigenti regolamenti circa il funzionamento dei presidi aeronautici;

— si avvale, per l'espletamento delle sue funzioni, di un ufficiale inferiore A.A. e di un nucleo di personale a disposizione per la guardia all'ingresso e, se necessario, alle altre località dell'Aeroporto eventualmente non cedute in uso ai reparti germanici.

— dipende direttamente dal Comando di Z.A.T. o di Aeronautica nel cui territorio è dislocato l'Aeroporto.

Nei riguardi del particolare funzionamento degli Aeroporti in oggetto si stabilisce quanto appresso:

a) Il Comandante del Presidio Aeronautico:

— effettua, se richiesto, il collegamento tra il Comando Germanico

e le locali autorità militari e civili;

— ha alle proprie dirette dipendenze l'Ufficio Demanio Italiano, costituito sull'Aeroporto per l'espletamento dei lavori richiesti dal Comando Germanico, per l'attuazione dei quali dovrà sempre richiedere, per via gerarchica la preventiva approvazione dell'Ufficio Centrale Demanio;

— vista i biglietti permesso serale, valendosi nell'ambito del Presidio Aeronautico, rilasciati dai Comandi Germanici ai sottufficiali e militari di truppe da essi dipendenti.

b) Il Comandante Germanico:

— Emana le norme per la disciplina del volo sul campo e per le segnalazioni a terra;

— provvede, con proprio personale e con i propri mezzi, alla pulizia di tutti i manufatti ed impianti assegnati ai Reparti Germanici;

— provvede, con il proprio personale, all'attività ed al funzionamento di tutti i servizi ed impianti assegnati in uso esclusivo alle Forze Aeree Germaniche.

c) Il servizio di guardia viene effettuato a mezzo di personale germanico, fatta eccezione per l'ingresso dello Aeroporto in cui vi saranno due sentinelle (una italiana ed una germanica, ciascuna con l'incarico di svolgere il proprio servizio nei riguardi dei rispettivi connazionali) e delle altre località dell'Aeroporto, eventualmente non cedute in uso ai Reparti germanici, in cui vi saranno, se necessario, esclusivamente sentinelle italiane.

Pertanto il Comando Germanico provvederà a comandare, per il servizio generale di aeroporto, giornalmente un proprio servizio di guardia; naturalmente ciascun comandante provvederà al proprio personale.

d) al centralino telefonico sarà possibilmente personale italiano conoscitore della lingua tedesca.

Al centralino telefonico, eventualmente assegnato in uso esclusivo ai Reparti Germanici, sarà proposto soltanto personale germanico.

e) Il Comando Germanico e quello Italiano provvederanno indipendentemente per i servizi interni dei propri reparti, secondo le regolamentazioni vigenti presso le rispettive forze aeree.

f) L'orario di Aeroporto sarà fissato dal Comando Germanico in accordo con quello Italiano.

g) Tutte le segnalazioni — agli Aeroporti di provenienza o di destinazione, ai Comandi Superiori ed alle autorità preposte alla difesa c.a. italiana — dei movimenti relativi agli aerei germanici, saranno fatte dal Comando Germanico con le stesse norme vigenti per gli aeromobili nazionali.

Le norme di cui sopra debbono considerarsi quali direttive di massima per quanto riguarda le relazioni del Comando di Presidio Aeronautico con i Comandi dei Reparti Aerei Germanici.

Pertanto ciascun Comandante, Italiano o Germanico, farà presente ai propri Comandi Superiori tutte quelle proposte ed osservazioni che reputerà utili per il miglioramento del servizio.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Fougier

p.c.c.

IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Santoro

O.B.S.

Ufficio Operazioni Ia

Prot. N. 559/41 g. kdos
Segreto R.P.

Dicembre 1941

DIRETTIVE OPERATIVE PER LE AZIONI SU MALTA

1) Obiettivo

È assolutamente necessario che Malta sia resa inefficiente e ciò per assicurare i trasporti fra l'Italia e l'ASI, e la supremazia aerea in tale spazio.

La fortezza aerea e marittima di Malta è usata dagli Inglesi come trampolino di lancio per gli aerei sull'Italia e sull'Africa ed è per gli inglesi di capitale importanza quale base della protezione aerea sulla via Gibilterra-Alessandria.

Malta è difesa molto fortemente dagli attacchi aerei e navali, le organizzazioni difensive a terra sono di prim'ordine, e comprendono notevoli apprestamenti bellici oltre alla disponibilità di apparecchi da bombardamento e da caccia.

2) Forze impiegate

Le azioni contro Malta saranno condotte dal 2° Corpo Aereo dall'inizio del 1942, con le seguenti forze a disposizione:

- 122° Gruppo Ricognizione Strategica.
- Comando 54° Stormo Bombardamento con 1° Gruppo, 806° Gruppo Combattimento, 606° Gruppo Combattimento.
- Comando 77° Stormo Bombardamento con 2° e 3° Gruppo.
- Comando 3° Stormo Caccia con 1° e 2° e 3° Gruppo, meno una Squadriglia, e 2° Gruppo del 3° Stormo Caccia.

Inoltre:

- 26° Stormo Distruttori, meno una Squadriglia.
- 2° Stormo Caccia Notturna con 1° Gruppo.
- Squadriglia Operativa del 1° Stormo Stuka.
- Prossimamente:
- 3° Stormo Caccia col 3° Gruppo.

Inoltre:

— 26° Stormo Distruttori

Prossimamente:

— 3° Stormo Caccia.

È previsto di volta in volta la collaborazione con le forze del 10° Corpo Aereo.

Circa le forze Italiane destinate allo stesso obiettivo seguiranno precisazioni.

3) Direttive operative

a) Il Comando operativo che precedentemente operò su Malta ha dato il seguente quadro della situazione.

1) I cacciatori tedeschi sono nettamente superiori a quelli inglesi. Gli inglesi accettano raramente il combattimento. È necessario giostrare in aria per attirare i nemici al combattimento.

2) Forte e ben piazzata la c.a. soprattutto a difesa del porto di La Valletta.

3) Recentemente sono apparsi apparecchi da caccia notturna, che obbligano i nostri bombardieri alle note varianti sulle direttrici d'attacco.

4) L'organizzazione a terra è quasi perfetta. Gli aeroporti sono al completo di velivoli.

Le navi a La Valletta si possono colpire con effetto, solo con tiro a tuffo.

b) Compito principale nelle prossime azioni contro Malta, cercare con attacchi ripetuti ed ininterrotti di formazioni da bombardamento e da caccia, di distruggere i velivoli nemici al suolo e in combattimento e di annientare le artiglierie contraeree. Con questi attacchi notturni e diurni l'artiglieria contraerea deve finire tutto il suo munizionamento. Questo può essere ottenuto anche con deboli forze aeree, facendole volare a varie quote e obbligando così la contraerea a sparare sempre. Per mettere la contraerea sempre di fronte a compiti nuovi si deve variare l'impiego delle forze aeree sia per quanto riguarda il loro numero e la loro composizione, che la frequenza degli attacchi, la distribuzione nel tempo (giorno e notte) quota e direzione d'attacco, munizionamento di caduta e di lancio.

Oltre alle azioni della caccia, sono possibili attacchi di caccia bombardieri (Jabo) sotto forte scorta di caccia, attacchi di pochi bombardieri con forte scorta di caccia e attacchi di formazioni di bombardieri sotto scorta di caccia.

1) Secondo la posizione del sole, la visibilità e la reazione contraerea gli attacchi dovranno essere eseguiti sempre da direzioni differenti.

Una suddivisione dell'Isola rispetto agli obiettivi d'attacco è utile. Tale suddivisione, una volta fatta e riportata sulla carta, dovrà essere presentata a questo Comando.

Una continua variazione del tipo di bomba deve mettere sempre di fronte a nuove sorprese; oltre ad attacchi da bassa quota con S.D.2 ed armi di lancio, si dovranno gettare bombe di tutti i calibri anche di calibro massimo.

c) Contemporaneamente si dovrà impedire il rifornimento dell'Isola di materiali e di personale sia per via aerea che per via di mare.

I rifornimenti per via aerea potranno essere impediti con attacchi di caccia diurna e notturna sia in azioni di crociera, che in collaborazione delle ricognizioni offensive.

I rifornimenti per via mare devono essere impediti dall'inizio delle operazioni. Devono essere tempestivamente avvistati dalla ricognizione lontana ed attaccati.

Coadiuveranno tale azione sommergibili e motosiluranti tedesche, se necessario aliquote della Marina da guerra Italiana.

d) Infine si dovrà distruggere Malta in qualità di base appoggio marittimo con attacchi di forti formazioni contro opere portuali e contro le forze navali da guerra e mercantili, giacenti nei suoi porti.

Per tale compito si avrà la collaborazione delle forze L.M. (posamine N.d.A.) del X Corpo e si dovrà impiegare la bomba PC 1800RS (bomba razzo per corazze spessissime).

4) Inizio degli attacchi

L'inizio dell'attacco intensificato sarà ordinato da O.B.S. Fino a tale periodo si continuerà negli attacchi disturbatori e si porterà l'efficienza dei materiali tecnici e degli equipaggi al più alto grado di addestramento.

5) Per il 1° giorno 5 gennaio 1941 dovrà pervenire un prememoria con le modalità d'attacco da parte del 2° Corpo.

KESSELRING
(Generalfeldmarschall)

SUPERMARINA

Prot. N. 24262
Segreto

26 Ottobre 1941-XIX

ARGOMENTO: *Velivoli della ricognizione marittima.*

AL COMANDO SUPREMO

1) Nelle azioni svoltesi nei giorni compresi tra il 26 ed il 29 settembre si verificò nuovamente il fatto che i velivoli Cant Z. 506 che avvistarono le forze navali britanniche non poterono perfezionare il primo avvistamento nè mantenere il contatto per la reazione del nemico; due di essi furono abbattuti ancor prima di poter dare il segnale di scoperta.

Per conseguenza il complesso delle notizie fornite dalle ricognizioni fu insufficiente a chiarire la situazione ai fini delle successive azioni aeree e navali.

2) In occasione dell'uscita delle forze navali nemiche nei giorni 17 e 18 corrente, sono andati perduti altri due ricognitori, un Cant Z.506 bis ed un Cant Z. 1007 bis, con i rispettivi equipaggi prima che essi abbiano potuto dare notizie sul nemico.

3) A parte il fatto che il sacrificio degli equipaggi non è stato di alcuna utilità per le operazioni aeree a navali dei giorni citati, l'Aviazione per la Marina, che ha perduto finora 71 osservatori su di una media mensile di 120 in servizio presso i reparti di volo, non è più in grado di sopperire a queste dolorose perdite.

4) È pertanto indispensabile affrontare in forma radicale il problema dei mezzi di volo assegnati alla ricognizione marittima.

Esso non potrà considerarsi risolto con l'entrata in servizio dei nuovi velivoli R.S.14 che hanno caratteristiche di velocità di poco superiori a quelle del cant. Z.506. Nè sembra che sia possibile risolverlo con altro tipo di idrovolante che potesse essere progettato, per lo meno allo stato attuale della tecnica.

E quindi necessario ricorrere a velivoli terrestri, rinunciando alla sicurezza, peraltro relativa, che gli idrovolanti possono offrire in caso di ammaraggio forzato.

5) Superaereo è già venuto incontro alle deficienze della Aviazione

per la R. Marina autorizzando di volta in volta che velivoli di Armera concorrano alla ricognizione marittima.

Per quanto si siano verificate anche perdite di velivoli Cant Z.1007 bis, si deve ritenere che tali apparecchi diano maggiore affidamento che non gli idrovolanti per le ricognizioni in zone contrastate dal nemico.

6) Per risolvere integralmente il problema è però necessario che i velivoli in questione siano assegnati stabilmente ai reparti da ricognizione per la R. Marina, anzichè essere messi saltuariamente a disposizione. Solo in tal modo non verranno distratti per altri compiti, e, mentre potranno perfezionare l'addestramento al particolare impiego, saranno sicuramente disponibili nel momento del bisogno.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/lo Riccardi

COMANDO SUPREMO
I Reparto

Prot. N. 328 1° Rep.
Segreto

10 Dicembre 1941-XX

OGGETTO: *Velivoli della ricognizione marittima.*

ALLO S.M. DELLA R. MARINA
ALLO S.M. DELLA R. AERONAUTICA

In merito alla trasformazione dei mezzi di volo per la R.M. da idrovolanti in velivoli terrestri, richiesta con foglio n. 24262 del 26 ottobre, questo Comando osserva:

1) Le caratteristiche più brillanti del mezzo aeroterrestre rispetto al mezzo aereo-marittimo, suggeriscono l'impiego da parte della R.M., per l'assolvimento delle esplorazioni d'altura, di velivoli terrestri in luogo degli idrovolanti. La supremazia dei primi rispetto ai secondi, che da alcuni anni v'è manifestandosi in spiccata forma, fu del resto caldeggiata a suo tempo dagli organi aeronautici competenti;

2) Allo stato attuale, data la capacità ed il ritmo di produzione delle industrie, la esigenza della situazione generale, il periodo necessario per l'organizzazione logistica correlativa, la trasformazione non potrà avvenire che gradualmente, e richiederà comunque notevole tempo;

3) Lo S.M. della R. Aeronautica vorrà esaminare le possibilità massime per la graduale trasformazione a terrestre dei reparti alturieri dell'aviazione della Marina;

4) la S.M. della R. Marina prenderà accordi con lo S.M. della R. Aeronautica per definire la scelta del velivolo terrestre che, per semplificazione, potrà essere tratto dai tipi di bombardieri di prossima adozione, con le modifiche che si riterranno necessarie;

5) nel frattempo, data l'impossibilità di passare subito al servizio della R.M., velivoli terrestri, lo S.M. della R. Marina continuerà, come sino ad

oggi è avvenuto, a richiedere allo S.M. della R. Aeronautica le ricognizioni alturiere che non è in grado di effettuare con i propri mezzi.

Pregasi voler riferire a questo Comando Supremo su quanto verrebbe attuato.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE GENERALE

F/te Ugo Cavallero

SUPERMARINA

Prot. N. 29140

19 Dicembre 1941

Segreto

ARGOMENTO: *Velivoli da ricognizione marittima.*

AL COMANDO SUPREMO

e, per conoscenza:

SUPERAEREO

Riferimento alla lettera di codesto Comando Supremo n. 328/1° R. del 10 dicembre c.a.

D) La questione, trattata nella lettera cui si fa riferimento, è stata esaminata di comune accordo tra questo Supermarina e Superaereo.

Superaereo ha proposto la costituzione, con velivoli di caratteristiche opportune, di reparti da ricognizione strategica di impiegarsi nell'interesse operativo — quasi sempre comune — delle due Forze Armate per ricercare le forze navali nemiche a grande distanza dalle nostre basi, per mantenere il contatto dopo il primo avvistamento e per seguire le ricognizioni sulle basi.

2) Supermarina concorda con la proposta di Superaereo e disporrà, con l'approvazione di codesto Comando Supremo, per l'assegnazione di osservatori della R. Marina ai reparti da r.s. in questione.

3) In attesa che tale proposta possa avere graduale concreta attuazione, Supermarina continuerebbe come finora a richiedere a Superaereo quelle ricognizioni strategiche e di altura cui i mezzi a propria disposizione non fossero sufficienti o si fossero dimostrati non idonei.

4) Si fa infine presente che, avendo la Marina per ragioni dipendenti dall'organizzazione del servizio informazioni, del servizio radiogoniometrico e delle ricognizioni di altura (che continuerebbero ad essere eseguite dalla r.m. per la vigilanza del mare) i primi indizi sulla dislocazione e i movimenti del nemico, bisognerà poter contare sempre su una disponibilità di velivoli da r.s. che consenta l'immediata esecuzione di ricognizioni strategiche sul mare.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

F/to Arturo Riccardi

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/413 Allegati 1
Segreto

P.M. 3300, li 10 Gennaio 1942-XX

OGGETTO: *Velivoli per la ricognizione marittima.*

AL SUPERMARINA

Si trasmette allegata copia del foglio n. 1B/21459 a pari oggetto, che questo Stato Maggiore ha trasmesso in data 26 u.s. al Comando Supremo.

p. IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/lo Santoro

**STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
SUPERAEREO**

Ufficio B

Prot. N. 1B/21459 Allegati 1
Segreto

PM. 3300, li 26 Dicembre 1941-XX

OGGETTO: *Velivoli per la ricognizione marittima.*

AL COMANDO SUPREMO

Risposta al foglio n. 328/1° Rep. del 10 corr. mese.

1) I concetti espressi da codesto Comando Supremo al n. 1 del foglio

a riferimento, sono perfettamente condivisi da questo Stato Maggiore e sanzionati dalle esperienze della guerra aerea sul mare. In pratica, infatti, si è sentita la necessità di sostituire gli idrovolanti nei compiti più pericolosi della Ricognizione marittima con velivoli terrestri più veloci e meglio protetti. Questa tendenza dovrebbe divenire regola nel domani.

Ciò impone di prevedere la costruzione di velivoli appositi, che — date le particolari caratteristiche per tale compito — non potranno che costituire una vera e propria Specialità dell'Arma Aerea. Transitoriamente, peraltro, sarà necessario impiegare velivoli già esistenti o in ordinazione, per i quali verranno realizzati gli adattamenti tecnici più opportuni.

2) Con tale nuovo indirizzo non si esclude l'impiego degli idrovolanti, ritenuto invece indispensabile per molte altre attività inerenti alla guerra sul mare. Infatti, nel quadro generale dell'attività esplorativa, la «ricognizione strategica» ha il compito di controllare l'avversario nelle sue basi più lontane o durante i suoi movimenti sulla superficie, sia questa della terra o del mare, di rilevare l'entità e la qualità e di dedurre dal complesso le possibili intenzioni operative del nemico.

La presenza delle n.p.a. sul mare e le basi aeree nemiche situate sul Mediterraneo permettono alla Caccia avversaria di operare a difesa delle proprie forze navali o marittime, così come su terra ferma la caccia stessa può agire per la protezione di truppe o di centri particolarmente importanti.

Perciò, dal punto di vista tecnico relativo alla impostazione della macchina, il problema della ricognizione strategica sul mare non differisce da quello della ricognizione strategica sulla terra, in quanto, in entrambi i casi, la soluzione comune è data dall'adozione di un mezzo idoneo a poter compiere nel miglior modo:

a) voli a notevoli distanze dalla base di partenza ed in presenza del nemico, senza contare sulla protezione della propria caccia;

b) controllo a vista e fotografico del nemico osservato sulla superficie;

c) trasmissione rapida e sicura delle osservazioni fatte.

Tali compiti impongono di ricercare nel velivolo caratteristiche aerodinamiche e di armamento che diano la migliore garanzia di eludere la caccia nemica ed autonomia conveniente in relazione alle distanze da superare nel teatro di operazione.

Senza approfondire l'esame tecnico del problema, si può senz'altro affermare che un simile velivolo non potrà che essere terrestre, ad alta velocità di crociera, almeno biposto, atto al volo notturno, protetto con corazzatura, convenientemente armato e provvisto di complesso r.t. per trasmissione e ricezione su tutte le gamme d'onda e per esistenza radioelettrica completa.

Si osserva, infine, che tutta l'attività esplorativa genericamente qualificata strategica, sia sul mare che sul territorio nemico, interessa in maniera preminente ed immediata il Comando Supremo oltre che i Comandi delle singole Forze Armate; e, tra queste, interessa per prima l'Aeronautica, in quanto solo le forze aeree possono intervenire subito offensivamente.

3) Accettato il concetto unitario dal punto di vista operativo che stabilisce il principio tecnico che un unico tipo di velivolo da ricognizione strategica risponde ugualmente bene alle esigenze esplorative tanto sulla terra quanto su mare, si rileva facilmente il vantaggio di poter riunire ed impiegare, al momento del bisogno, in un determinato scacchiere tutte le forze da R.S. che saranno reputate utili, ottenendosi con ciò la massima utilizzazione della Specialità, là dove è di maggior rendimento nei confronti delle operazioni, senza i vincoli che verrebbero invece imposti se i reparti da R.S. fossero frazionati nella dipendenza con le singole Forze Armate.

Si profila perciò la costituzione di speciali Reparti numerosi e complessi, i quali, per la loro attrezzatura tecnica e per la capacità del personale che vi sarà comandato, dovranno essere in grado di apprezzare una situazione strategica in tutti i suoi elementi contingenti.

È evidente che, per determinati compiti, si impone la specializzazione degli equipaggi ed è perciò che si può prevedere l'impiego di Ufficiali Osservatori della R.M. durante una specifica competenza marinara, così come potranno essere impiegati Ufficiali Osservatori del R.E., specialmente dello Stato Maggiore, durante particolari voli su terra.

4) Chiarita in tal modo la fisionomia della Ricognizione Strategica Aerea, si rileva che i compiti a questa affidati non si identificano con quelli della Ricognizione Marittima, sia questa foranea, vicina o d'altura.

Infatti, mentre la R.S. deve riconoscere le basi o prendere contatto a vista col nemico in movimento, controllandolo possibilmente fino al momento di una nostra azione — aerea, terrestre o navale — la Ricognizione Marittima, necessariamente più lenta e meno manovriera, anche se di altura, non ha la possibilità di sorvolare senza gravissimi rischi le basi navali od aeree del nemico, nè può tenere il contatto a vista con le FF.NN. in presenza di n.p.a..

5) Alla Ricognizione Marittima verrà assegnato tutto il lavoro del mare, fuori del raggio d'azione della Caccia nemica; controllo che verrà eseguito, come avviene oggi, secondo un piano impostato e regolato dalla R. Marina.

A questo compito fondamentale vengono a sommarsi quelli della ricognizione foranea, di scorta antisommersibile, di ricerca e caccia sommersibili e di ausilio in genere alle RR.NN..

Tali missioni richiedono velivoli che abbiano la possibilità di posarsi sull'acqua e talvolta di sostarvi; per contro, non domandano forti velocità di crociera, velocità che, anzi, per certi compiti appaiono più dannose che utili.

Ciò premesso, si può concludere che l'entità delle esistenti Squadriglie da R.M. sarà più che sufficiente per i bisogni futuri della R. Marina, considerato il progressivo sviluppo della Specialità da R.S., la quale andrà assumendosi i compiti sopraricordati, a mano a mano che la qualità dei nuovi mezzi ed il loro numero lo consentiranno.

6) In attesa dell'organico sviluppo di tale programma, questo S.M. provvederà a far compiere da velivoli da bombardamento terrestre quelle ricognizioni sul mare, che i mezzi assegnati alle R.M. non possono effettuare, così come è precisato da codesto Comando Supremo al n. 5 del foglio a riferimento e come è stato finora praticato.

7) Questo S.M., considerata la fondamentale importanza dell'argomento trattato, prega codesto Comando Supremo di voler sanzionare le direttive ora proposte per il nuovo ordinamento della Ricognizione Strategica e, in caso positivo, di darne comunicazione determinante agli Stati Maggiori del R. Esercito e della R. Marina.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE
F/to Fougier

INDICE DEI DOCUMENTI

INDICE DEI DOCUMENTI **ANNO 1941**

Documento n. 145

Superaereo. Provenienti operativi - 4 gennaio 1941 Pag. 455

Documento n. 146

Comando Supremo. Collaborazione fra la difesa c.a. e reparti da caccia - 5 febbraio 1941 » 457

Documento n. 147

Superaereo. Difesa aerea. Intervento dell'aviazione da caccia - 4 gennaio 1941 » 459

Documento n. 148

Supermarina. Protezione del cielo della Piazza di Taranto da parte dell'aviazione da caccia - 5 gennaio 1941 » 460

Documento n. 149

Superaereo. Crociera per la difesa aerea della Piazza M.M. di Taranto - 12 gennaio 1941 » 461

Documento n. 150

Superaereo. Difesa aerea. Segnalazioni r.t.f. agli aerei in volo (Sardegna) - 8 gennaio 1941 » 462

Documento n. 151

Superaereo. Norme di massima per il funzionamento degli Aeroporti sede di Reparti Aerei Germanici - 6 gennaio 1941 » 464

Documento n. 152

Superaereo. Operazioni del C.A.T. in Libia - 14 gennaio 1941 » 467

Documento n. 153

Superaereo. Operazioni del C.A.T. in Libia - 14 gennaio 1941 » 468

Documento n. 154

Superaereo. Operazioni del C.A.T. in Libia - 14 gennaio 1941 » 469

Documento n. 155

Superaereo. Reparti aerei tedeschi operanti dalle basi della Cirenaica - 22 gennaio 1941 » 470

Documento n. 156

Superaereo. Modalità scambio notizie (col C.A.T.) - 23 gennaio 1941 » 472

Documento n. 157

Supermarina. Rifornimento delle Isole Italiane dell'Egeo » 474

Documento n. 158*Comando Supremo.* Aviazione dell'Egeo - 23 gennaio 1941 Pag. 475**Documento n. 159***Superaereo.* Aviazione dell'Egeo - 30 gennaio 1941 » 476**Documento n. 160***Comando Supremo.* Aviazione Egeo - 5 febbraio 1941 » 478**Documento n. 161***Superaereo.* Incidenti di volo velivoli germanici - 1 febbraio 1941 » 479**Documento n. 162***Superaereo.* Attività addestrativa dei reparti - 1 febbraio 1941 ... » 481**Documento n. 163***Superaereo.* Scorte convogli nel Canale di Sicilia - 30 gennaio 1941 » 483**Documento n. 164***Comando Supremo.* Protezione trasporti unità tedesche - 1 febbraio 1941 » 485**Documento n. 165***Supermarina.* Protezione trasporti unità tedesche - 6 febbraio 1941 » 486**Documento n. 166***Superaereo.* Protezione convogli marittimi dalle offese aeree - 4 febbraio 1941 » 487**Documento n. 167***Superaereo.* Protezione diretta e indiretta convogli germanici - 6 febbraio 1941 » 489**Documento n. 168***Superaereo.* Protezione trasporti unità tedesche - 6 febbraio 1941 » 492**Documento n. 169***Supermarina.* Scorta convogli nel Canale di Sicilia - 6 febbraio 1941 » 493**Documento n. 170***Superaereo.* Raggio d'azione aerei da caccia nella scorta ai convogli - 12 febbraio 1941 » 494**Documento n. 171***Superaereo.* Direttive per protezione diretta e indiretta ai convogli germanici - 9 febbraio 1941 » 495**Documento n. 172***Comando Supremo.* Protezione convogli tedeschi per A.S.I. - 16 febbraio 1941 » 497

Documento n. 173

Superaereo. Protezione convogli tedeschi per l'A.S.I. - 22 febbraio 1941 Pag. 498

Documento n. 174

Superaereo. Protezione aerea diretta ed indiretta al traffico nazionale e germanico da e per la Libia - 7 aprile 1941 * 500

Documento n. 175

Superaereo. Scorta diurna convogli transitanti zona Pantelleria - 25 maggio 1941 * 506

Documento n. 176

Ufficio Germanico di Collegamento presso Superaereo. Protezione dei velivoli contro bombardamenti - 5 febbraio 1941 * 507

Documento n. 177

Superaereo. Protezione di velivoli contro bombardamenti - 6 febbraio 1941 * 508

Documento n. 178

Comando Supremo. Collaborazione fra la difesa c.a. e reparti da caccia - 5 febbraio 1941 * 510

Documento n. 179

Superaereo. Caccia notturna - 26 febbraio 1941 * 512

Documento n. 180

Comando Aeronautica Sicilia. Impiego caccia notturna - 11 febbraio 1941 * 515

Documento n. 181

Superaereo. Impiego caccia notturna - 3 marzo 1941 * 517

Documento n. 182

Comando Supremo. Situazione in A.S.I. - 11 febbraio 1941 * 518

Documento n. 183

Superaereo. Situazione in A.S.I. - 12 febbraio 1941 * 519

Documento n. 184

Comando Supremo. Direttive del Duce per difesa Tripolitania - 11 febbraio 1941 * 522

Documento n. 185

Superaereo. Possibilità intervento aviazione in Tripolitania - 11 febbraio 1941 * 524

Documento n. 186

Superaereo. Impiego Reparti del C.A.T. dislocati in Libia - 15 febbraio 1941 * 525

Documento n. 187	
<i>Superaereo</i> . Richiamo - 19 febbraio 1941	Pag. 526
Documento n. 188	
<i>Superaereo</i> . Forze aeree ed aeroporti della Grecia - 21 febbraio 1941	» 528
Documento n. 189	
<i>Superaereo</i> . Azioni offensive notturne - 28 febbraio 1941.....	» 529
Documento n. 190	
<i>Superaereo</i> . Impiego bombe da 500 R.O. - 16 marzo 1941	» 530
Documento n. 191	
<i>Comando Supremo</i> . Operazioni N.A.(Cefalonia) - 4 marzo 1941	» 531
Documento n. 192	
<i>Superaereo</i> . Operazione N.A. - 8 marzo 1941	» 532
Documento n. 193	
<i>Comando Supremo</i> . Azioni marittime nemiche contro la Tripolitania - 9 marzo 1941	» 534
Documento n. 194	
<i>Superaereo</i> . Azioni Marittime contro la Tripolitania - 14 marzo 1941	» 536
Documento n. 195	
<i>Comando Supremo</i> . Mezzi aerei per l'organizzazione militare del Sahara libico - 12 marzo 1941.....	» 537
Documento n. 196	
<i>Superaereo</i> . Mezzi aerei per l'organizzazione militare del Sahara libico - 14 marzo 1941	» 538
Documento n. 197	
<i>Superaereo</i> . Impiego dell'Aviazione in A.S.I. - 14 marzo 1941	» 540
Documento n. 198	
<i>Superaereo</i> . Impiego dei mezzi - 30 marzo 1941	» 542
Documento n. 199	
<i>Superaereo</i> . Esigenza E. Schieramento di sicurezza - 11 marzo 1941	» 543
Documento n. 200	
<i>Comando Supremo</i> . Impiego Aeronautica Egeo - 20 marzo 1941	» 544
Documento n. 201	
<i>Comando Supremo</i> . Basi nemiche nell'Egeo - 21 marzo 1941	» 545
Documento n. 202	
<i>Comando Supremo</i> . Azione paracadutisti sull'istmo di Corinto - 20 marzo 1941	» 546

Documento n. 203

Superaereo. Azione paracadutisti sull'istmo di Corinto - 30 marzo 1941 Pag. 547

Documento n. 204

Comando Supremo. Esigenza 2 P (Corinto) - 8 aprile 1941 » 549

Documento n. 205

Comando Supremo. Delimitazione zone d'azione delle forze aeree italiane e germaniche - 17 marzo 1941 » 550

Documento n. 206

Superaereo. Delimitazione zone d'azione delle forze aeree italiane e germaniche - 21 marzo 1941 » 551

Documento n. 207

Superaereo. Esigenza «E». Piano operativo di Superaereo contro la Jugoslavia - 29 marzo 1941 » 552

Documento n. 208

Comando Supremo. Operazioni contro la Jugoslavia - 30 marzo 1941 » 564

Documento n. 209

Superaereo. Memoria al Duce del generale Pricolo sullo schieramento delle unità aeree per Esigenza «E» - 31 marzo 1941 » 566

Documento n. 210

Comando Supremo. Inizio operazioni contro la Jugoslavia - 1 aprile 1941 » 568

Documento n. 211

Supermarina. Esigenza E - 1° aprile 1941 » 569

Documento n. 212

Superaereo. Esigenza E. Flotta Jugoslava - 2 aprile 1941 » 570

Documento n. 213

Addetto Militare tedesco presso il Comando Supremo. Promemoria del generale von Rintelen - 3 aprile 1941 » 571

Documento n. 214

Comando Supremo. Prememoria del generale von Rintelen - 3 aprile 1941 » 572

Documento n. 215

Superaereo. Promemoria Generale Rintelen circa zone di operazione della R. Aeronautica - 3 aprile 1941 » 573

Documento n. 216

Superaereo. Esigenza E. Zone di operazioni della R. Aeronautica - 4 aprile 1941 » 576

Documento n. 217	
<i>Comando Supremo. Esigenza E. Zone di operazione in Jugoslavia</i>	
5 aprile 1941	Pag. 577
Documento n. 218	
<i>Comando Supremo. Zone di operazione in Jugoslavia - 5 aprile</i>	
1941	» 578
Documento n. 219	
<i>Superaereo. Esigenza «4 B» - 2 aprile 1941</i>	» 579
Documento n. 220	
<i>Comando Supremo. Eventuale occupazione di territori francesi -</i>	
11 gennaio 1941	» 582
Documento n. 221	
<i>Supermarina. Eventuale occupazione dei territori francesi - 27</i>	
gennaio 1941	» 584
Documento n. 222	
<i>Comando Supremo. Eventuale sbarco inglese in Corsica -19 feb-</i>	
braio 1941	» 586
Documento n. 223	
<i>Comando Supremo. Esigenza «C» (Corsica) - 25 marzo 1941</i>	» 587
Documento n. 224	
<i>Superaereo. Operazione speciale «C» - 27 marzo 1941</i>	» 588
Documento n. 225	
<i>Superaereo. Esigenza C. - 31 marzo 1941</i>	» 589
Documento n. 226	
<i>Superaereo. Eventuale occupazione di territori francesi - 2 aprile</i>	
1941	» 591
Documento n. 227	
<i>Superaereo. Eventuale occupazione di territori francesi - 3 aprile</i>	
1941	» 592
Documento n. 228	
<i>Comando supremo. Esigenza «C» - 12 aprile 1941.....</i>	» 593
Documento n. 229	
<i>Superaereo. Operazione speciale C - 27 giugno 1941</i>	» 594
Documento n. 230	
<i>Superaereo. Esigenza Ovest - 1 luglio 1941</i>	» 601
Documento n. 231	
<i>Superaereo. Attività di volo del personale navigante - 11 aprile 1941 ...</i>	» 605

Documento n. 232

Superaereo. Ricognizioni aeree - 8 aprile 1941 Pag. 606

Documento n. 233

Superaereo. Azioni aeree offensive - 18 aprile 1941 * 608

Documento n. 234

Superaereo. Attività di volo notturna - 19 aprile 1941 * 612

Documento n. 235

Comando Supremo. Azioni aeree contro Malta, Suez e Delta Nilo - 19 aprile 1941 * 615

Superaereo. Azioni aeree contro Malta, Suez e Delta Nilo - 22 aprile 1941 * 616

Documento n. 236

Superaereo. Richiesta d'intervento aerei nel basso Adriatico - 21 aprile 1941 * 618

Documento n. 237

4^a *Squadra Aerea*. Richiesta d'intervento aerei nel Basso Adriatico - 28 aprile 1941 * 619

Documento n. 238

Comando Supremo. Rafforzamento di mezzi navali, aerei e terrestri della Marina francese in Mediterraneo - 22 aprile 1941 * 621

Documento n. 239

Superaereo. Rafforzamento mezzi aerei e navali francesi in Mediterraneo - 23 aprile 1941 * 624

Documento n. 240

Superaereo. Appunto al Duce (accordi tra aviazione italiana e germanica) - 22 aprile 1941 * 625

Documento n. 241

Superaereo. Ricognizioni Aeronautica Egeo - 18 aprile 1941 * 627

Documento n. 242

Superaereo. Azioni dell'Aeronautica Egeo contro porti egiziani - 24 aprile 1941 * 628

Documento n. 243

Superaereo. Delimitazione zone d'azione delle forze aeree italiane e germaniche - 30 aprile 1941 * 629

Documento n. 244

Superaereo. Spostamento di una squadriglia caccia italiana sull'aeroporto di Janina - 2 maggio 1941 * 630

Documento n. 245

Superaereo. Dipendenze dei Comandi aeronautici d'oltremare - 16 aprile 1941 * 632

Documento n. 246	
<i>Superaereo</i> . Aeronautica Egeo - 3 maggio 1941	Pag. 637
Documento n. 247	
<i>Comando Supremo</i> . Dipendenze e impiego dell'aviazione nelle terre d'oltremare - 7 maggio 1941	» 639
Documento n. 248	
<i>Superaereo</i> . Movimenti convogli e unità navali inglesi nelle acque di Creta - 4 maggio 1941	» 641
Documento n. 249	
<i>Ufficio di Collegamento di Superaereo a Berlino</i> . Collaborazione italo-tedesca nel bacino Mediterraneo - 10 maggio 1941	» 642
Documento n. 250	
<i>Superaereo</i> . Impiego delle forze Aeree italiane e germaniche nel Mediterraneo orientale - 16 maggio 1941	» 646
Documento n. 251	
<i>Comando Supremo</i> . Malta. Possibilità operative - 7 maggio 1941	» 651
Documento n. 252	
<i>Superaereo</i> . Malta. Possibilità operative - 20 maggio 1941	» 652
Documento n. 253	
<i>Supermarina</i> . Malta, Possibilità operative - 26 maggio 1941	» 654
Documento n. 254	
<i>Superaereo</i> . Controllo traffico mercantile francese - 20 maggio 1941	» 657
Documento n. 255	
<i>Comando Supremo</i> . Richiesta autorizzazione per sorvolo acque territoriali francesi - 24 maggio 1941	» 658
Documento n. 256	
<i>Comando Supremo</i> . Attacchi aerei contro convogli - 22 maggio 1941	» 659
Documento n. 257	
<i>Superaereo</i> . Attacchi aerei contro convogli - 24 maggio 1941	» 660
Documento n. 258	
<i>Superaereo</i> . Protezione aerea traffico da e per la Grecia - 20 maggio 1941	» 662
Documento n. 259	
<i>Superaereo</i> . Protezione aerea traffico da e per la Grecia - 1 giugno 1941	» 664
Documento n. 260	
<i>Supermarina</i> . Protezione aerea traffico da e per la Grecia - 4 giugno 1941 (1 ^a bozza approvata dal Generale Pricolo)	» 665

Documento n. 261*Comando Supremo.* Ricognizioni su Alessandria - 11 giugno 1941 Pag. 666**Documento n. 262***Supermarina.* Ricognizioni su Alessandria - 19 giugno 1941 » 667**Documento n. 263***Superaereo.* Caccia notturna, proiettori di posizione - 4 aprile 1941 » 669**Documento n. 264***Comando Supremo.* Collaborazione fra Reparti da Caccia e difesa c.a. - 21 aprile 1941 » 670**Documento n. 265***Superaereo.* Sezioni caccia notturna - 15 maggio 1941 » 672**Documento n. 266***Superaereo.* Collaborazione tra difesa c.a. e difesa aerea - 7 giugno 1941 » 675**Documento n. 267***DICAT.* Collaborazione fra aerei da caccia e difesa c.a. » 678**Documento n. 268***Superaereo.* Collaborazione fra aerei da caccia e difesa c.a. - 11 luglio 1941 » 681**Documento n. 269***DICAT.* Collaborazione fra reparti da caccia e difesa c.a. - 16 luglio 1941 » 685**Documento n. 270***Superaereo.* Collaborazione tra aerei da caccia e difesa c.a. - 18 agosto 1941 » 687**Documento n. 271**

Lettera del Comandante in Capo della Flotta italiana, ammiraglio Angelo Iachino, diretta al Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Arturo Riccardi - 18 maggio 1941 » 689

Documento n. 272*Supermarina.* Promemoria n. 106: Progetto di difesa aeronavale attiva del canale di Sicilia - 24 maggio 1941 » 690**Documento n. 273***Comando Supremo.* Studio operativo: Ricerca dell'azione a massa aeronavale contro la flotta inglese nel Mediterraneo - 25 maggio 1941. » 695**Documento n. 274**Possibilità di azione a massa aeronavale contro la flotta inglese nel Mediterraneo - 28 maggio 1941 (1^a bozza vista dal Generale Pricolo) » 696

Documento n. 275

Possibilità di azione a massa aero-navale contro la flotta inglese nel Mediterraneo (studio compilato per il Comando Supremo dal generale Umberto Cappa e dall'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo)

- 30 maggio 1941 Pag. 709

Documento n. 276

Comando Supremo - Il Duce. Azione aeronavale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo - 14 giugno 1941

* 723

Documento n. 277

Superaereo. Azione aeronavale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo - 20 giugno 1941

* 725

Documento n. 278

Comando Supremo - Il Duce. Azione aeronavale a massa contro la flotta inglese nel Mediterraneo - 17 agosto 1941

* 726

Documento n. 279

Comando Supremo. Esercitazioni di aero-siluranti contro forze navali in navigazione - 18 agosto 1941

* 728

Documento n. 280

Comando Supremo. Azione a massa aeronavale contro la flotta inglese - 19 agosto 1941

* 730

Documento n. 281

Superaereo. Direttive per l'impiego delle forze aeree nelle azioni aeronavali contro forze navali inglesi in Mediterraneo - 21 agosto 1941

* 731

Documento n. 282

Comando Supremo. Verbale e disposizioni operative per operazione a massa aeronavale - 22 agosto 1941

* 744

Documento n. 283

Comando Supremo. Di.Na. 7 - 1 ottobre 1941

* 748

Documento n. 284

Comando Supremo. Norme generali per la cooperazione aeronavale nel Mediterraneo - 1 ottobre 1941

* 749

Documento n. 285

Comando Supremo - Il Duce. Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili - 5 luglio 1941

* 766

Documento n. 286

Supermarina. Difesa del traffico marittimo contro i Sommergibili - 15 luglio 1941

* 768

Documento n. 287

Superaereo. Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili - 10 luglio 1941

* 770

Documento n. 288

Supermarina. Difesa del traffico marittimo contro i sommergibili
- 20 luglio 1941 Pag. 771

Documento n. 289

Aviazione R. Esercito. Difesa del traffico contro i sommergibili -
18 luglio 1941 » 772

Documento n. 290

Supermanna. Difesa del traffico contro i sommergibili - 3 agosto 1941 » 774

Documento n. 291

Comando Supremo. Informazioni circa probabili azioni aeree in-
glesì su centri industriali dell'alta Italia - 5 luglio 1941 » 775

Documento n. 292

Superaereo. Informazioni circa probabili azioni aeree inglesi su
centri industriali dell'Alta Italia - 14 luglio 1941 » 776
Difesa aerea del territorio nazionale - 9 luglio 1941 » 777

Documento n. 293

Comando Supremo. Indizi tentativo sbarco inglese in Sicilia e Italia
meridionale - 20 luglio 1941 » 784

Documento n. 294

Superaereo. Disposizioni generali per intervento su allarme » 785

Documento n. 295

Comando Supremo. Difesa costiera della Sicilia e dell'Italia
Meridionale - 16 agosto 1941 » 786

Documento n. 296

Superaereo. Difesa costiera della Sicilia e dell'Italia Meridionale -
10 settembre 1941 » 788

Documento n. 297

Superaereo. Difesa delle coste - 30 settembre 1941 » 791

Documento n. 298

Superaereo. Sezione contro sommergibili - 13 settembre 1941.... » 792

Documento n. 299

Supermarina. Caccia intercettori per la difesa della base di Taranto
- 11 agosto 1941 » 794

Documento n. 300

Superaereo. Caccia intercettori per la difesa della base di Taranto-
20 agosto 1941 » 795

Documento n. 301

Superaereo. Costituzione dei «Gruppi Complementari» presso i
Reparti -12 agosto 1941 » 796

Documento n. 302

Superaereo. Applicazione della circolare 5/5000 - Costituzione «Gruppi Complementari» - 12 agosto 1941 Pag. 803

Documento n. 303

Superaereo. Impiego delle forze aeree italiane e germaniche nel Mediterraneo Centro-orientale e nei territori adiacenti - 20 luglio 1941 * 808

Documento n. 304

Superaereo. Attività di volo personale navigante - 14 agosto 1941 * 814

Documento n. 305

Comando Supremo. Temporaneo rinforzo aeronautica Sardegna e Sicilia - 30 luglio 1941 * 815

Documento n. 306

Superaereo. Rinforzo Aeronautica Sardegna e Sicilia - 31 luglio 1941 * 816

Documento n. 307

Comando Supremo. Potenziamento bellico della Sicilia - 23 agosto 1941 * 818

Documento n. 308

Superaereo. Potenziamento bellico della Sicilia - 27 agosto 1941 * 820

Documento n. 309

Supermarina. Collaborazione fra aerei e sommergibili in Atlantico - 16 agosto 1941 * 822

Documento n. 310

Superaereo. Collaborazione fra aerei e sommergibili in Atlantico - 25 agosto 1941 * 823

Documento n. 311

Superaereo. Azioni di caccia notturna - 19 luglio 1941 * 825

Documento n. 312

Superaereo. Sezioni caccia notturne - 2 agosto 1941 * 827

Documento n. 313

Comando Supremo. Collaborazione tra aerei da caccia e difesa c.a. - 12 agosto 1941 * 828

Documento n. 314

Comando Supremo. Protezione aerea ai convogli veloci sulle rotte a levante di Malta - 7 luglio 1941 * 830

Documento n. 315

Comando Supremo. Protezione aerea dei convogli per l'A.S.I. a levante di Malta - 20 luglio 1941 * 831

Documento n. 316

Supermarina. Protezione a.a. dei convogli da e per la Libia - 18 agosto 1941 Pag. 832

Documento n. 317

Superaereo. Protezione a.a. dei convogli da e per la Libia - 21 agosto 1941 » 834

Documento n. 318

Superaereo. Segnalazione convogli. Segreto militare - 5 settembre 1941 » 837

Documento n. 319

Supermarina. Notizie sui movimenti di sommergibili nazionali - 24 agosto 1941 » 839

Documento n. 320

Superaereo. Notizie sui movimenti dei sommergibili nazionali - 4 settembre 1941 » 841

Documento n. 321

Superaereo. Attività sommergibili nazionali e azioni aeree di Armera contro sommergibili nel Mediterraneo Centro Orientale - 8 settembre 1941 » 842

Documento n. 322

Superaereo. Notizie sui sommergibili nazionali in Mediterraneo e disposizioni operative per i Reparti di Armera - 10 ottobre 1941 » 846

Documento n. 323

Ufficio di Collegamento tedesco presso R. Aeronautica. Partecipazione agli studi e decisioni per la comune condotta delle operazioni di guerra nel Mediterraneo - 6 settembre 1941 » 852

Documento n. 324

Superaereo. Collaborazione tra l'Aeronautica Germanica e quella Italiana nella condotta delle operazioni nel Mediterraneo - 12 settembre 1941 » 854

Documento n. 325

Superaereo. Impiego delle forze aeree italiane e germaniche nel Mediterraneo centro-orientale e nei territori adiacenti - 13 settembre 1941 » 856

Documento n. 326

Superaereo. Azioni offensive con scorta caccia - 18 settembre 1941 » 862

Documento n. 327

Comando Supremo. Difesa contro incursioni aeree in A.S. - 8 settembre 1941 » 863

Documento n. 328

Superaereo. Difesa contro incursioni aeree in A.S. - Caccia notturna
- 14 settembre 1941 Pag. 865

Documento n. 329

Superaereo. Caccia notturna. Difesa aerea di Bengasi - 15 ottobre
1941 * 866

Documento n. 330

Comando Supremo. Caccia notturna - Difesa aerea di Bengasi - 23
ottobre 1941 * 868

Documento n. 331

Superaereo. Attacchi su Malta - 29 settembre 1941 * 869

Documento n. 332

Comando Supremo. Attacchi su Malta - 5 ottobre 1941 * 873

Documento n. 333

Superaereo. Difesa aerea del territorio nazionale - 17 settembre 1941 * 874

Documento n. 334

Superaereo. Azioni di caccia notturna - 9 ottobre 1941 * 877

Documento n. 335

Superaereo. Difesa aerea del territorio nazionale - 23 ottobre 1941 * 878

Documento n. 336

Superaereo. Intervento della caccia notturna per la difesa aerea -
31 ottobre 1941 * 879

Documento n. 337

Superaereo. Rete di avvistamento della Sicilia - 4 novembre 1941 * 880

Documento n. 338

Superaereo. Difesa delle coste - 11 ottobre 1941 * 882

Documento n. 339

Superaereo. Difesa delle coste - 7 dicembre 1941 * 887

Documento n. 340

Comando Supremo. Convogli per la Libia - 12 ottobre 1941 * 889

Documento n. 341

Superaereo. Convogli per la Libia. - 18 ottobre 1941 * 890

Documento n. 342

Superaereo. Protezione aerea diretta e indiretta ai convogli con la
Libia - 18 novembre 1941 * 893

Documento n. 343

Superaereo. Protezione aerea al traffico marittimo con la Grecia
- 28 novembre 1941 * 907

Documento n. 344*Comando Supremo*. Ricognitori notturni inglesi - 12 ottobre 1941 Pag. 909**Documento n. 345***Superaereo*. Ricognitori notturni inglesi - 18 ottobre 1941 » 910**Documento n. 346***Comando Supremo*. Difesa traffico A.S.I. - 19 ottobre 1941 » 912**Documento n. 347***Superaereo*. Difesa traffico A.S.I. - 23 ottobre 1941 » 913**Documento n. 348***Superaereo*. Difesa traffico A.S.I. - 23 ottobre 1941 » 915**Documento n. 349***Supermarina*. Traffico con l'A.S.I. - 31 ottobre 1941 » 916**Documento n. 350***Superaereo*. Traffico con l'A.S.I. - 22 ottobre 1941 » 918**Documento n. 351***Superaereo*. Traffico marittimo con A. S. I. Azioni aeree su La Valletta - 23 ottobre 1941 » 920**Documento n. 352***Superaereo*. Richiesta attacchi aerei tedeschi su base navale di La Valletta - 30 ottobre 1941 » 921**Documento n. 353***Superaereo*. Attacchi di Stukas contro navi nel porto di Malta. Attacco contro Tobruk - 21 novembre 1941
Ufficio di Collegamento Tedesco presso R. Aeronautica - Attacchi di Stukas contro navi nel porto di Malta - 17 novembre 1941 » 922**Documento n. 354***Comando Supremo*. Rinforzo della 5^a Squadra Aerea - 21 ottobre 1941 » 924**Documento n. 355***Superaereo*. Provvedimenti in corso di attuazione per rinforzare la 5^a Squadra Aerea - 23 ottobre 1941 » 925**Documento n. 356***Comando Supremo*. Appunto per il Duce. Invio in Cirenaica dei caccia Mc.202 - 20 novembre 1941 » 926**Documento n. 357***Superaereo*. Direttive d'impiego Aerosiluranti - 20 ottobre 1941 » 929**Documento n. 358***Supermarina*. Velivoli per i gruppi cacciasommergibili - 10 dicembre 1941 » 930

Documento n. 359

Comando Supremo. Squadriglie per Gruppi Antisommergibili - 10 dicembre 1941 Pag. 932

Documento n. 360

Superaereo. Squadriglie per Gruppi antisommergibili - 26 dicembre 1941 » 933

Documento n. 361

Superaereo. Operazione speciale «C». Esigenza C.2 - 30 novembre 1941 » 934

Documento n. 362

Superaereo. Attacco con bombe a naviglio leggero in Mediterraneo orientale - 1° dicembre 1941 » 936

Documento n. 363

Superaereo. Difesa degli aeroporti - 3 dicembre 1941 » 938

Documento n. 364

Azione a massa aeronavale: Considerazioni e proposte suggerite dall'esperienza (studio del generale Umberto Cappa e dell'ammiraglio Giuseppe Fioravanzo) - 15 ottobre 1941 » 941

Documento n. 365

Addetto Militare germanico presso il Comando Supremo. Dislocazione di forze germaniche nel Mediterraneo - 4 novembre 1941 » 948

Documento n. 366

Comando Supremo. Schema di coordinamento azione O.B.S. con Forze Armate italiane - 8 novembre 1941 » 950

Documento n. 367

Comando Supremo. Quadro generale delle operazioni aeree e navali da svolgere per la lotta nel bacino Mediterraneo - 15 novembre 1941 » 952

Documento n. 368

Comando Supremo. Quadro delle operazioni aeree e navali da svolgere per la lotta nel bacino Mediterraneo - 29 novembre 1941 » 964

Documento n. 369

Superaereo. Ufficio di Collegamento Tedesco presso R. Aeronautica - Trasferimento unità tedesche in Sicilia (2ª Luftflotte) - 21 novembre 1941 » 970

Documento n. 370

Superaereo. Dislocazione unità tedesche in Sicilia - 28 novembre 1941 » 973

Documento n. 371

Superaereo. Dislocazione unità tedesche ed italiane in Sicilia - 26 novembre 1941..... Pag. 974

Documento n. 372

Superaereo. Aeroporti della Sicilia sedi di Reparti del C.A.T. - 28 novembre 1941..... » 976

Documento n. 373

Superaereo. Norme di massima per il funzionamento degli aeroporti ceduti temporaneamente in uso alle Forze Aeree Germaniche e che non sono sede di reparti aerei italiani - 16 dicembre 1941 » 978

Documento n. 374

O.B.S. - Direttive Operative per le azioni su Malta - Dicembre 1941 » 981

Documento n. 375

Supermarina. Velivoli della ricognizione marittima - 26 ottobre 1941 » 984

Documento n. 376

Comando Supremo. Velivoli della ricognizione marittima - 10 dicembre 1941 » 986

Documento n. 377

Supermarina. Velivoli da ricognizione marittima - 19 dicembre 1941 » 988

Documento n. 378

Superaereo. Velivoli per la ricognizione marittima - 10 gennaio 1942 » 989

